Vught

Datum	26 januari 2021
Onderwerp	Schone Lucht Akkoord
Zaaknummer	Z20 - 225899
Documentnr.	UIT/20 - 403117

Inleiding

Het Rijk wil de samenwerking met lokale overheden voortzetten in de vorm van het Schone Lucht Akkoord (SLA) om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren en daarmee gezondheidswinst te behalen. In 2020 ondertekende het Rijk dit akkoord inmiddels met 10 provincies en 54 gemeentes. Eind 2020 werd in de regio Noordoost-Brabant besloten dat iedere gemeente het SLA gaat ondertekenen. In uw vergadering van 5 november 2020 nam u een motie aan waarmee u het college verzocht te komen tot ondertekening van het SLA.

Inhoudelijk

Het SLA is een opvolging van het huidige Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het ambitieniveau van het SLA is om in 2030 gezamenlijk 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Binnen het akkoord wordt aantoonbaar gewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De te nemen maatregelen uit het akkoord richten zich op de volgende binnenlandse bronnen: mobiliteit, mobiele werktuigen, industrie, woningen met houtstook, landbouw en havens. Binnen deze bronnen worden projecten of pilots geformuleerd om aan te werken als regio. De maatregelen uit het SLA vormen geen resultaatverplichting maar een inspanningsverplichting. Grotendeels gaat het Rijk de maatregelen uitvoeren en zij heeft voor dit akkoord € 50 miljoen gereserveerd.
Naast het pakket aan maatregelen is deelname aan pilots een mogelijkheid binnen dit akkoord. Wij willen daarin optrekken binnen regionaal verband. Immers, schone lucht houdt niet op bij de gemeentegrens. In de bijlage treft u het SLA aan, alsmede een toelichting hierop en het concept regionaal werkplan SLA.

Standpunt / Besluit college van B en W

In onze vergadering van 26 januari 2021 hebben we besloten het SLA te ondertekenen. Hiermee spreken wij de ambitie uit om te investeren in gezondheid en duurzaamheid. Met andere overheden gaan we aan de slag om 50 % gezondheidswinst te behalen in relatie tot luchtkwaliteit in 2030. Wij ondertekenen als individuele gemeenten het SLA om vervolgens in regioverband samen te gaan werken om zo een efficiencyslag te behalen.

Vught

Financieel

De ondertekening sec heeft geen financiële gevolgen. Bij de uitvoering van maatregelen wordt gewerkt binnen de beschikbare middelen, zowel m.b.t. menskracht als m.b.t. euro's.

Communicatie

Via bijgevoegde tekst maken we ondertekening van het SLA bekend in het Klaverblad. Bedoeling is dat de ondertekening zelf een foto/persmoment kent met alle nieuw aangesloten gemeenten van de regio en staatssecretaris Van Veldhoven. De ondertekening is gepland in maart 2021. Vanwege de coronamaatregelen kan dit wijzigen. Het Schone Lucht Akkoord heeft een eigen website, te weten https://www.schoneluchtakkoord.nl

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. H.C. de Visch Eybergen	R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. Schone Lucht Akkoord
2. Toelichting op het Schone Lucht Akkoord
3. Concept regionaal werkplan SLA
4. Concept publicatie Klaverblad

Schone Lucht Akkoord

Gezondheidswinst voor iedereen in Nederland

Partijen:

1. De Minister voor Milieu en Wonen, mevrouw S. van Veldhoven-van der Meer, hierna te noemen Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;

handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: **Rijksoverheid;**

2. Gedeputeerde staten van provincie Drenthe, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Drenthe, handelend als vertegenwoordiger van provincie Drenthe, namens dezen de heer T. Stelpstra;
3. Gedeputeerde staten van provincie Flevoland, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Flevoland, handelend als vertegenwoordiger van provincie Flevoland, namens dezen mevrouw C.W. Smelik;
4. Gedeputeerde staten van provincie Gelderland, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Gelderland, handelend als vertegenwoordiger van provincie Gelderland, namens dezen de heer J. van der Meer;
5. Gedeputeerde staten van provincie Noord-Brabant, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Noord-Brabant, handelend als vertegenwoordiger van provincie Noord-Brabant, namens dezen de heer H.J. Grashoff;
6. Gedeputeerde staten van provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Noord-Holland, handelend als vertegenwoordiger van provincie Noord-Holland, namens dezen de heer E. Stigter;
7. Gedeputeerde staten van provincie Overijssel, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Overijssel, handelend als vertegenwoordiger van provincie Overijssel, namens dezen de heer T.A. de Bree;
8. Gedeputeerde staten van provincie Utrecht, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Utrecht, handelend als vertegenwoordiger van provincie Utrecht, namens dezen de heer R.G.H. van Muilekom;
9. Gedeputeerde staten van provincie Zeeland, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Zeeland, handelend als vertegenwoordiger van provincie Zeeland, namens dezen de heer B.L.L. van der Velde;
10. Gedeputeerde staten van provincie Zuid-Holland, handelend als bestuursorgaan, en de commissaris van de Koning van provincie Zuid-Holland, handelend als vertegenwoordiger van provincie Zuid-Holland, namens dezen mevrouw A.W. Bom-Lemstra;

Partijen 2 t/m 10, hierna samen te noemen: **Provincies**;

11. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Alblasserdam, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Alblasserdam, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Alblasserdam, namens dezen de heer A. Kraijo;
12. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Alphen aan de Rijn, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Alphen aan de Rijn, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Alphen aan de Rijn, namens dezen de heer L. Maat;
13. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amersfoort, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Amersfoort, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Amersfoort, namens dezen de heer J.C. Buijtelaar;
14. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Amsterdam, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Amsterdam, namens dezen mevrouw G.A.M. van Doorninck;
15. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Arnhem, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Arnhem, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Arnhem, namens dezen mevrouw C. Bouwkamp;

16. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Bernheze, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Bernheze, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Bernheze, namens dezen de heer M.A.W.J.M. Wijdeven;
17. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Beverwijk, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Beverwijk, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Beverwijk, namens dezen de heer H. Erol;
18. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Bodegraven-Reeuwijk, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Bodegraven-Reeuwijk, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Bodegraven-Reeuwijk, namens dezen de heer J.L. van den Heuvel;
19. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Breda, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Breda, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Breda, namens dezen de heer P.J.L.M. de Beer;
20. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Delft, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Delft, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Delft, namens dezen de heer S. Brandligt;
21. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Den Haag, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Den Haag, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Den Haag, namens dezen mevrouw L. van Tongeren;
22. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Deventer, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Deventer, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Deventer, namens dezen de heer C.J. Verhaar;
23. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Dordrecht, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Dordrecht, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Dordrecht, namens dezen de heer H. van der Linden;
24. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Ede, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Ede, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Ede, namens dezen mevrouw D.W. Vreugdenhil;
25. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Gouda, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Gouda, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Gouda, namens dezen mevrouw H. Niezen;
26. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Haarlem, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Haarlem, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Haarlem, namens dezen de heer R. Berkhout;
27. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Heemskerk, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Heemskerk, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Heemskerk, namens dezen de heer Q.J.A. Rijke;
28. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Helmond handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Helmond, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Helmond, namens dezen mevrouw A. Maas;
29. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, namens dezen de heer R.J. Lafleur;
30. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente 's-Hertogenbosch, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente 's-Hertogenbosch, handelend als vertegenwoordiger van gemeente 's-Hertogenbosch, namens dezen de heer M.J.J. van der Geld;
31. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Hoeksche Waard, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Hoeksche Waard, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Hoeksche Waard, namens dezen de heer P.J. van Leenen;
32. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Krimpenerwaard, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Krimpenerwaard, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Krimpenerwaard, namens dezen de heer A. Bening;

33. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Leiden, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Leiden, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Leiden, namens dezen de heer A. North;
34. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Nederweert, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Nederweert, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Nederweert, namens dezen de heer F.D.J. Voss;
35. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Nijmegen, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Nijmegen, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Nijmegen, namens dezen mevrouw H. Tiemens;
36. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Papendrecht, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Papendrecht, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Papendrecht, namens dezen de heer A.M.J.M Janssen;
37. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Pijnacker-Nootdorp, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Pijnacker-Nootdorp, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Pijnacker-Nootdorp, namens dezen de heer F.J.M. van Kuppeveld;
38. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Rotterdam, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Rotterdam, namens dezen de heer A. Bonte;
39. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Schiedam, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Schiedam, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Schiedam, namens dezen de heer J.W. Ooijevaar;
40. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Tilburg, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Tilburg, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Tilburg, namens dezen de heer O. Dusschooten;
41. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Uitgeest, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Uitgeest, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Uitgeest, namens dezen de heer J. Brouwer;
42. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Utrecht, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Utrecht, namens dezen de heer E. Eerenberg;
43. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Velsen, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Velsen, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Velsen, namens dezen de heer S. Dinjens;
44. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Waddinxveen, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Waddinxveen, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Waddinxveen, namens dezen mevrouw G. Atzema;
45. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Zaanstad, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Zaanstad, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Zaanstad, namens dezen de heer W. Breunesse;
46. Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Zuidplas, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester van gemeente Zuidplas, handelend als vertegenwoordiger van gemeente Zuidplas, namens dezen de heer J.W. Schuurman;

Partijen 11 t/m 46, hierna samen te noemen: **Gemeenten**;

Hierna allen samen te noemen: **Partijen**.

Partijen overwegen:

Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Bovenstaande partijen streven daarom in dit Schone Lucht Akkoord naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijn stof en stikstofdioxide[1]. Dat zorgt voor minder ziekte, minder sterfte en een betere kwaliteit van leven. Het Schone Lucht Akkoord maakt de omslag van het voornamelijk sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden, naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen.

Partijen stellen als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Daartoe voeren zij de afspraken uit dit akkoord uit. Deze afspraken bevatten algemene bepalingen, landelijke maatregelen van de Rijksoverheid en deelnemende overheden (Bijlage I) en een aanvullend uitvoeringsplan per deelnemende gemeente of provincie. Ook om de luchtvervuiling uit het buitenland terug te dringen wordt de inzet in internationaal verband versterkt door ambitieus luchtkwaliteitsbeleid. Het streefresultaat is dat mensen in Nederland daardoor gemiddeld vier maanden langer leven. Voor heel Nederland levert dat €3 tot €6[2] miljard aan maatschappelijke baten per jaar op.

De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen decennia al sterk verbeterd. Auto's worden schoner en steeds vaker elektrisch, de fiets is in de grote steden in opmars; steeds meer energie komt uit zon en wind en de landbouw werkt aan een integrale duurzame kringlooplandbouw. Toch is er ook de komende jaren en decennia nog veel gezondheidswinst te behalen. Dat is niet alleen goed voor de gezondheid, het zorgt ook voor leefbare en aantrekkelijke steden. Het Schone Lucht Akkoord richt zich op de door de Gezondheidsraad aanbevolen luchtverontreinigende stoffen[3] fijn stof (PM_{10} en $PM_{2.5}$), en stikstofdioxide. De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord leiden ook tot een afname van roet en ultrafijn stof, vooral uit verbrandingsmotoren van het (weg)verkeer. Er is geen doel voor vermindering van de concentratie ozon gesteld, omdat de concentraties nauwelijks door Nederlandse emissiereductie kan worden verminderd.

Luchtkwaliteit houdt zich niet aan grenzen. Daarom is goede samenwerking cruciaal. Het Schone Lucht Akkoord is om die reden een akkoord tussen de Rijksoverheid, gemeenten en provincies. Bovenstaande partijen maken in het Schone Lucht Akkoord afspraken om gezondheidswinst te realiseren. Bij de uitwerking hiervan wordt zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande overleggen met bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en inwoners. Ook regionale samenwerkingsverbanden kunnen een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van het Schone Lucht Akkoord[4]. De Rijksoverheid zet zich daarnaast in internationaal verband in om luchtverontreiniging door buitenlandse emissies sterk te verminderen.

Het Schone Lucht Akkoord loopt tot 2030. Dat vraagt om een akkoord dat flexibel is en kan inspringen op veranderende omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. De wereld verandert snel. Zo kunnen nieuwe effectieve maatregelen worden ontwikkeld en kunnen de inzichten in de ontwikkeling van emissies en gezondheidseffecten de komende jaren nog wijzigen. Jaarlijks monitoren de betrokken partijen daarom de voortgang van de maatregelen en identificeren zij

[1] Momenteel zijn deze advieswaarden (jaargemiddelden): 10 µg/m3 voor $PM_{2.5}$, 20 µg/m^3 voor PM_{10} en 40 µg/m^3 voor NO_2. Mochten deze waarden in de toekomst worden gewijzigd dan zal bekeken worden wat de gevolgen hiervan zijn voor het Schone Lucht Akkoord

[2] RIVM, 2019, Aanvullende analyses gezondheidsindicatoren Schone Lucht Akkoord

[3] Gezondheidsraad advies: gezondheidswinst door schonere lucht

[4] Dit geldt bijvoorbeeld voor samenwerking met de Regio Foodvalley op het thema landbouw via ondertekening door de gemeente Ede.

nieuwe kansen. Ten minste eens in de drie jaar vindt een doorrekening van de gezondheidseffecten via de gezondheidsindicator plaats waarbij wordt gekeken of de partijen op koers liggen voor het realiseren van de doelstelling. De gezondheidsindicator is een instrument waarmee de gezondheidseffecten van het totale maatregelpakket kan worden berekend en gemonitord.

Het Schone Lucht Akkoord is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Zo zorgen bijvoorbeeld het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak, lokale verkeers- en vervoersplannen, de Agenda Fiets, regionale energiestrategieën, verduurzaming van mobiliteit en de landbouw ook voor gezondheidswinst door schonere lucht. Het Schone Lucht Akkoord maakt de daarmee gepaard gaande gezondheidswinst zichtbaar en voegt waar nodig maatregelen toe. De effecten van vastgestelde maatregelen uit de stikstofaanpak en het Klimaatakkoord worden meegenomen bij de doorrekeningen van het Schone Lucht Akkoord. Het Schone Lucht Akkoord draagt enerzijds bij aan een reductie van de stikstofdepositie uit stikstofoxiden en ammoniak en daarmee natuurdoelen. Anderzijds kan bronbeleid voor stikstofreductie vanuit natuurdoelen bijdragen aan een verdergaande gezondheidswinst. Daartoe worden de gezondheidsdoelen van het Schone Lucht Akkoord betrokken bij het bronbeleid voor stikstofreductie. Maatregelen en afspraken tussen overheden over enerzijds natuurdoelen en anderzijds gezondheidsdoelen worden daarbij zo veel mogelijk afgestemd.

Het Schone Lucht Akkoord is anders van aard en heeft een andere doelstelling dan het lopende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL voorziet in een gezamenlijke inspanning van Rijksoverheid en decentrale overheden om de (resterende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit op te lossen. Het Schone Lucht Akkoord daarentegen is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, waarbij toegewerkt wordt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft het NSL van kracht. Voor de periode na het NSL heeft de Rijksoverheid het voornemen om bestuurlijke afspraken te maken met betreffende gemeenten en provincies in aandachtsgebieden, om de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanpak van overschrijdingen van Rijksomgevingswaarden voor NO_2 en PM_{10} nader te verankeren[5]. Deze afspraken worden buiten het Schone Lucht Akkoord om gemaakt met de specifieke bestuursorganen die het betreft.

In het Schone Lucht Akkoord worden maatregelen voorgesteld voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. In het Schone Lucht Akkoord wordt de bijdrage van de luchtvaart aan emissies in Nederland en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht. Aanpak en maatregelen worden uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daaropvolgende luchthavenbesluiten.

Spreken het volgende af:

Algemene bepalingen

Artikel 1. Doelen en ambities

1. Partijen streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof in 2030.
2. Partijen stellen als doel om landelijk in 2030 gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen voor de negatieve gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen.

[5] In het Bkl zijn de grenswaarden omgezet naar Omgevingswaarden. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 5.2.1 en 7.1 van de Nota van toelichting van het Bkl.

3. Partijen onderschrijven de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijn stof naar de lucht.
4. Partijen erkennen dat éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en dat partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord.

Artikel 2. Definities

In het Schone Lucht Akkoord wordt verstaan onder:

1. Hoog blootgestelde groepen: mensen die langdurig verhoogd worden blootgesteld aan luchtverontreiniging.
2. Hoog blootgestelde locaties: dichtbevolkte gebieden met relatief hoge concentraties luchtvervuiling.
3. Hooggevoelige groepen: mensen die vanwege leeftijd (kinderen en ouderen) of ziekte extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging.
4. Beste Beschikbare Technieken: Het begrip Beste Beschikbare Technieken (BBT) staat voor de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu van een bedrijf te voorkomen.
5. Fijn stof: $PM_{2,5}$ en PM_{10}. Dit omvat zowel primair fijn stof als secundair fijn stof. De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord richten zich daarmee ook op de precursors van secundair fijn stof zoals ammoniak.
6. Gezondheidsindicator: instrument waarmee gezondheidseffecten van luchtverontreiniging inzichtelijk gemaakt kunnen worden. De gezondheidsindicator 'winst in levensduurverwachting' geeft inzicht in hoeveel maanden we gemiddeld langer zouden kunnen leven door vermindering van blootstelling aan luchtverontreiniging.
7. Negatieve gezondheidseffecten; de met de gezondheidsindicator berekende gemiddelde afname in levensduurverwachting in maanden.
8. Uitvoeringsagenda: De door partijen gezamenlijk opgestelde uitvoeringsagenda bevat overkoepelende afspraken over de implementatie van uit het Schone Lucht Akkoord voortvloeiende afspraken en verplichtingen.
9. Uitvoeringsplannen: De uitvoeringsplannen worden opgesteld door individuele gemeenten en provincies en bevatten de implementatie van uit het Schone Lucht Akkoord voortvloeiende afspraken en verplichtingen en aanvullende lokale of regionale maatregelen.

Artikel 3. Uitvoering en samenwerking

1. Partijen voeren binnen de eigen taken en verantwoordelijkheden het Schone Lucht Akkoord uit en zeggen toe samenwerking te zoeken met andere partijen en derden indien dit voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord wenselijk is.
2. Partijen werken gericht samen bij de in het Schone Lucht Akkoord beschreven maatregelen en de doorontwikkeling daarvan om gezondheidswinst door schone lucht te realiseren.
3. Partijen stellen een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, ter uitwerking en uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. De Rijksoverheid neemt hiertoe het initiatief en committeert zich hieraan.
4. Gemeenten en provincies werken specifieke maatregelen uit in decentrale uitvoeringsplannen en committeren zich daaraan. De invulling van de plannen is lokaal maatwerk, waar mogelijk en kansrijk vindt regionale samenwerking plaats. De Rijksoverheid kan hierbij een ondersteunende rol verlenen.
5. Partijen stemmen de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord, waaronder de pilots, nauw af met, en brengen deze waar mogelijk en wenselijk onder bij bestaande uitvoeringsstructuren, zoals bijvoorbeeld de regionale energiestrategieën, regionale mobiliteitsagenda's en programma Kringlooplandbouw.

Artikel 4. Algemene afspraken en verplichtingen

1. Gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelde locaties: De Rijksoverheid faciliteert de uitwerking van een gebiedsgerichte aanpak voor hoog blootgestelde locaties. De Rijksoverheid faciliteert

onder andere het opstellen van een gebiedsanalyse gericht op definiëring van hoog blootgestelde locaties, mogelijke aanpak en wijze waarop samenwerking tussen Rijk en/of provincie en gemeente mogelijk is om gezondheidswinst te bereiken. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.
2. De Rijksoverheid werkt samen met Partijen een aanpak uit om de negatieve gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken. Deze richt zich onder andere op gevoelige bestemmingenbeleid. Partijen nemen naar aanleiding hiervan initiatieven tot aanvullend beleid, binnen hun eigen taken en bevoegdheden en werken indien nodig samen als de inspanningen en de bronnen daarom vragen.
3. De Rijksoverheid verkent de wijze waarop permanente verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheidsdoelen beter kunnen worden verankerd in relevante sectoren en beleidsterreinen en maakt nadere afspraken met Partijen en derden over de doorwerking en verankering van deze kansen. De focus ligt op beleid met grote impact op de luchtkwaliteit en/of waar overheden een belangrijke voorbeeldfunctie hebben zoals de eigen bedrijfsvoering en inkoop, fiscaal beleid, energie en klimaatplannen, mobiliteitsbeleid, ruimtelijke plannen en vergunningverlenende en toezichthoudende taken. In 2020 wordt de verkenning afgerond en worden de resultaten verankerd in de uitvoeringsagenda.

Artikel 5. Kennisdeling en innovatie

1. Partijen werken samen aan een kennis- en innovatieagenda om beter inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, innovatieve nieuwe maatregelen en de effectiviteit van beleid te realiseren. Kosteneffectiviteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid onderzoekt als onderdeel van deze kennisagenda het effect van piekconcentraties op de gezondheidsklachten en het welzijn van hooggevoelige groepen en onderzoekt welke maatregelen mogelijk zijn om piekconcentraties te verminderen en wat de effectiviteit van deze maatregelen is. De Rijksoverheid werkt verder aan de ontwikkeling van een monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en instrumenten om gezondheidseffecten van maatregelen op kleinere schaal in beeld te brengen. Daarnaast vraagt de Rijksoverheid de Gezondheidsraad om advies over ultrafijn stof.
2. Partijen dragen bij aan de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe instrumenten en een innovatieve aanpak, door deel te nemen aan pilotprojecten, door kennis, ervaringen en *best practices* te delen.
3. De Rijksoverheid neemt initiatief om samen met andere partijen, tweejaarlijks een nationaal schone luchtcongres te organiseren waarbij de partijen bij het Schone Lucht Akkoord de voortgang bespreken en nieuwe kennis, ervaringen, *best practices* delen.

Artikel 6. Implementatie in beleid

1. Partijen implementeren de doelen en ambities zoals benoemd in artikel 1 uit het Schone Lucht Akkoord, binnen de eigen taken- en bevoegdheden, zo snel mogelijk in hun omgevingsvisies, -plannen en/of -programma's en voor zover mogelijk in andere beleidsinstrumenten.
2. Partijen nemen waar nodig en wenselijk maatregelen om de effectiviteit van bestaand beleid te borgen en te versterken.

Artikel 7. Maatregelen en pilots

1. Partijen verbinden zich binnen hun eigen taken en bevoegdheden tot de uitvoering van de maatregelen voor de verschillende sectoren en onderwerpen, zoals opgenomen in Bijlage I bij dit akkoord en de uitvoeringsplannen en de uitvoeringsagenda.
2. Partijen kunnen hun interesse kenbaar maken bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor deelname in en uitvoering van de pilots, bedoeld in Bijlage I bij dit akkoord.

Artikel 8. Participatie en informatie

1. Partijen betrekken inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven bij de uitwerking van de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord.

2. Partijen dragen zorg voor een adequate informatievoorziening over de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord onder meer via de website van de Rijksoverheid.

Governance en financiën

Artikel 9. Stuurgroep

1. Partijen stellen een Stuurgroep voor het Schone Lucht Akkoord in.
2. De Stuurgroep wordt samengesteld uit bestuurlijke vertegenwoordigers. Hierin wordt een vertegenwoordiger van het Rijk afgevaardigd, een vanuit de provincies en drie vanuit de gemeenten, zodanig dat de provincies en gemeenten zich vertegenwoordigd weten. De Stuurgroep komt minimaal een keer per jaar bijeen, of zoveel vaker als nodig. De Rijksoverheid faciliteert een secretariaat voor de Stuurgroep.
3. De Stuurgroep stelt een reglement van orde vast.
4. De Stuurgroep bewaakt de doelen van het Schone Lucht Akkoord en draagt deze uit. Hiertoe kan de Stuurgroep Partijen adviseren over en aanspreken op de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Daarnaast voert de Stuurgroep de taken uit die Partijen haar opdragen, waaronder:
    a. Vaststellen van de uitvoeringsagenda.
    b. In ontvangstnemen van decentrale uitvoeringsplannen.
    c. Opstellen van de gebiedsgerichte aanpak hoog blootgestelden.
    d. Opstellen aanpak om gezondheidseffecten bij hooggevoelige groepen te beperken.
    e. Naar behoefte initiëren van werkgroepen en initiatieven om de uitvoering van het Schone Lucht akkoord effectief te realiseren.
    f. Opzetten van de monitoring en vaststelling van de monitoringsrapportage.
    g. Evalueren van de voortgang en waar nodig en kansrijk doen van voorstellen voor verhogen van de effectiviteit van het akkoord.

Artikel 10. Werkgroep

1. De Stuurgroep stelt een Werkgroep in voor het Schone Lucht Akkoord met ambtelijke vertegenwoordiging van de Rijksoverheid en de deelnemende provincies en gemeenten, zodanig dat de gemeenten en provincies zich vertegenwoordigd weten.
2. De Werkgroep bespreekt de voortgang, signaleert kansen en knelpunten, bereidt besluitvorming door de Stuurgroep voor, ondersteunt de Stuurgroep daar waar nodig en voert andere door de Stuurgroep opgedragen taken uit.

Artikel 11. Monitoring

1. Partijen monitoren:
    a. Jaarlijks de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen.
    b. Ten minste eens in de drie jaar de ontwikkeling in (lokale en regionale) luchtkwaliteit (NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$). Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan, waaronder, voor de partijen die het betreft, de informatie die jaarlijks wordt aangeleverd volgens voorschriften in Wet Milieubeheer en na inwerkingtreding de Omgevingswet (artikel 10.11 en 10.12 Bkl).
    c. Ten minste eens in de drie jaar het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord door middel van de gezondheidsindicator. Partijen leveren daartoe de benodigde informatie aan.
2. De Rijksoverheid draagt zorg voor het noodzakelijke monitoringsinstrumentarium, waaronder de gezondheidsindicator en monitoring van de luchtkwaliteit. De Rijksoverheid draagt zorg voor de verdere doorontwikkeling van deze instrumenten en betrekt gemeenten en provincies daarbij. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van de monitoring.

3. Partijen werken nadere monitoringsafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. Hierbij wordt bekeken hoe deze zo goed mogelijk kunnen aansluiten op andere monitoringsafspraken, zoals de klimaat- en energieverkenning. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Artikel 12. Rapportage

1. Partijen leveren noodzakelijke input voor het opstellen van de rapportage met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit van het RIVM over het bereiken van de doelen zoals benoemd in artikel 1. De Stuurgroep stelt deze rapportage vast en de Rijksoverheid informeert de Tweede Kamer.
2. Naar aanleiding van de jaarlijkse monitoring van de voortgang zoals genoemd in artikel 11, rapporteren Partijen jaarlijks over de voortgang van de uitvoering van de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen. De Rijksoverheid ondersteunt Partijen bij het aanleveren van gegevens ten behoeve van de rapportage.
4. Partijen werken nadere rapportageafspraken uit en leggen deze voor aan de Stuurgroep. De Rijksoverheid neemt daarbij het initiatief.

Artikel 13. Evaluatie en herziening

1. Als bij de jaarlijkse rapportage aan de Stuurgroep, bedoeld in artikel 11.1.a, blijkt dat Partijen niet aan de afspraken over de uitvoeringsagenda en de decentrale uitvoeringsplannen voldoen, bespreekt de Stuurgroep dit met de betreffende Partijen.
2. Op basis van de resultaten van de monitoring die ten minste eens in de drie jaar plaatsvindt, bedoeld in artikel 12, evalueren Partijen of de doelen, zoals benoemd in artikel 1, gehaald worden. Indien uit de monitoring met de gezondheidsindicator luchtkwaliteit blijkt dat extra inzet nodig is om de doelen te bereiken, voegen partijen maatregelen toe aan de uitvoeringsagenda, de uitvoeringsplannen en waar nodig aan het Schone Lucht Akkoord.

Artikel 14. Financiën

1. Voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord heeft de Rijksoverheid in de begroting 2020 op Artikel 20 van het Infrastructuurfonds €50 miljoen gereserveerd, voor de periode 2020-2023. Naast deze middelen, heeft het kabinet ook middelen gereserveerd voor de aanpak van het Klimaatakkoord, de Stikstofaanpak en het Urgenda-vonnis, deze leveren ook een bijdrage aan schonere lucht.
2. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten maken aanvullende afspraken over de uitvoering en monitoring van specifieke maatregelen en pilots waarbij de Rijksoverheid (mede) financier is.
3. De maatregelen die in aanmerking komen voor financiering worden op basis van nog nader te maken afspraken met Provincies en Gemeenten concreet uitgewerkt en geprioriteerd. Uitgangspunt voor de besteding van middelen is dat de Provincies en Gemeenten tevens een eigen bijdrage leveren om uitvoering te geven aan de maatregelen en dat deze zijn gericht op het behalen van gezondheidswinst.
4. De totale set aan maatregelen die in aanmerking komt voor financiering vanuit de gereserveerde Rijksmiddelen worden voor besteding jaarlijks integraal afgewogen.
5. De Rijksoverheid hanteert voor het beschikbaar stellen van middelen ten behoeve van de uitvoering van maatregelen, criteria die nog nader worden vastgesteld. In ieder geval zal ‘kosteneffectiviteit’ als criteria worden gehanteerd.
6. De Rijksoverheid werkt nader uit op welke manier de middelen aan de provincies en gemeenten worden verstrekt.

Slotbepalingen

Artikel 15. Uitvoering in overeenstemming met het recht

De afspraken van het Schone Lucht Akkoord en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het Nederlands recht en met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd, in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese- en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

Artikel 16. Nakoming en geschillenbeslechting

1. Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van het Schone Lucht Akkoord niet in rechte afdwingbaar is.
2. Alle geschillen in verband met dit Schone Lucht Akkoord trachten Partijen op te lossen in onderling overleg. Indien Partijen daar niet in slagen kan het geschil worden voorgelegd aan de Stuurgroep.
3. De Stuurgroep zoekt een oplossing voor het geschil en biedt de bij het geschil betrokken Partijen de gelegenheid om hun zienswijzen te geven. Indien na zes maanden geen oplossing is gevonden, komt de Stuurgroep met een advies gericht aan de bij het geschil betrokken Partijen.

Artikel 17. Wijziging

1. Elke Partij kan de andere Partij(en) schriftelijk verzoeken de het Schone Lucht Akkoord te wijzigen. Een verzoek wordt gericht aan de Stuurgroep die dit aan alle Partijen toezendt. Indien Partijen niet binnen vier weken reageren wordt de wijziging geacht te worden geaccepteerd. Indien een Partij aangeeft niet in te stemmen met de wijziging, initieert de Stuurgroep overleg hierover.
2. De wijziging wordt als bijlage aan het Schone Lucht Akkoord gehecht.

Artikel 18. Toetreding nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot het Schone Lucht Akkoord.
2. Deze nieuwe partijen kunnen een verzoek tot toetreding indienen bij de Stuurgroep. Een verzoek wordt gericht aan de Stuurgroep die dit aan alle Partijen toezendt. Indien Partijen niet binnen vier weken reageren wordt de toetreding geacht te zijn geaccepteerd. Indien een Partij aangeeft niet in te stemmen met de toetreding, initieert de Stuurgroep overleg hierover. De Stuurgroep bepaalt het moment van toetreding.
3. Partijen die zijn toegetreden tot het Schone Lucht Akkoord na het moment van ondertekening, staan vermeld in Bijlage II. Deze bijlage vormt een integraal onderdeel van het Schone Lucht Akkoord. De bijlage wordt actueel gehouden door de Stuurgroep en indien gewijzigd, halfjaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant en op de website, zodat voor iedereen kenbaar is welke Partijen de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord onderschrijven.

Artikel 19. Opzegging

Elke Partij kan zijn deelname in het Schone Lucht Akkoord jaarlijks per 1 januari met inachtneming van een opzegtermijn van vier weken schriftelijk opzeggen bij de Stuurgroep. De Stuurgroep zal deze opzegging vervolgens publiceren op de website.

Artikel 20. Ontbinding

Het Schone Lucht Akkoord kan ontbonden worden op verzoek van een tweederde meerderheid van de Partijen. Het verzoek hiertoe wordt gemotiveerd en ondertekend aan de Stuurgroep gemeld.

Artikel 21. Looptijd

1. Dit akkoord treedt in werking met ingang van de datum van ondertekening en loopt tot en met 31 december 2030.
2. Partijen nemen de uitvoering van alle in dit akkoord opgenomen afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Artikel 22 Openbaarmaking

Het Schone Lucht Akkoord wordt openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant en op een website van de Rijksoverheid.

Artikel 23. Citeertitel

Dit convenant kan worden aangehaald als Schone Lucht Akkoord.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Utrecht 13 januari 2020.

Bijlage I. Maatregelen

1. Mobiliteit

Inleiding

Het wegverkeer droeg in 2016 gemiddeld voor 36% bij aan de negatieve gezondheidseffecten[6] van binnenlandse bronnen. De belangrijkste bijdrage is afkomstig van (oudere) dieselvoertuigen. Voor het wegverkeer zet de Rijksoverheid in op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en een verdere verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, lokaal beleid voor het stimuleren van schone en actieve mobiliteit, 0-emissie stadslogistiek, de werkgeversaanpak een belangrijke bijdrage aan schone lucht, vooral op de langere termijn. In steden kunnen lokaal verkeer- en parkeerbeleid, het stimuleren van fiets en schoon openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting aanzienlijke reducties en gezondheidswinst opleveren. Ook hebben (auto)belastingen grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en de luchtemissies.

Doel

Streven is een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemissies voor heel Nederland van 70%[7] in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen

1. Partijen streven ernaar gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in relevante verkeers- en vervoersplannen.
2. Partijen nemen gezondheidsdoelen, in de vorm van emissie-eisen, op in hun eigen inkoop van voertuigen en transportdiensten en waar mogelijk in de vergunningen voor bedrijven en relevante activiteiten. De Rijksoverheid faciliteert dit via de maatschappelijk verantwoord inkoop (MVI) criteria voor duurzame inkoop en aanbesteding. Ambitie is, in aanvulling op de afspraken uit het Klimaatakkoord, zo snel mogelijk de inzet van (oudere) dieselvoertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Uiterlijk in 2020 maken partijen afspraken over de concrete eisen en criteria in de gunningen en nadere afspraken over de periodieke aanscherping in de periode naar 2030. Operationeel materieel in beheer bij de krijgsmacht is hiervan uitgezonderd.
3. Partijen nemen de gezondheidsdoelen uit dit akkoord mee in de uitwerking van Regionale Mobiliteitsprogramma's.
4. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met gemeenten en provincies de mogelijkheden om de negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies te berekenen bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten[8] betrokken.
5. De Rijksoverheid voert voor dieselauto's een nieuwe roetfiltertest in op basis van aantal roetdeeltjes in de Algemene Periodieke Keuring (APK). Hiermee worden geen nieuwe of aanvullende eisen voor auto's ingevoerd, maar dient ertoe om de bestaande regels beter te handhaven. Streefdatum hiervoor is 2021. Vooruitlopend hierop worden roetfiltertesten uitgevoerd bij wegkantinspecties door de politie. Daarnaast loopt onderzoek naar de verhoogde NOx-uitstoot van oudere benzineauto's met slecht functionerende katalysator. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar een nieuwe emissietest in de APK voor controle van

[6] Dit percentage betreft de bijdrage aan de gezondheidsindicator voor het aandeel binnenlandse bronnen. De gezondheidsindicator berekent de afname levensduurverwachting in maanden.
[7] De doorrekening van de gezondheidseffecten van de mobiliteitssector van het Schone Lucht Akkoord door RIVM laten een gemiddelde afname van 71% zien in 2030 ten opzichte van 2016.
[8] Zoals de gezondheidseffectscreening-methodiek

katalysatoren van benzineauto's, die ertoe dient om bestaande regels beter te handhaven. Streefdatum voor eventuele invoering van deze test is 2024.
6. De Rijksoverheid gaat onderzoek doen naar de mate waarin in Nederland bij vrachtwagens defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen voorkomen. Indien nodig worden in samenwerking met de politie en/of inspectie nieuwe test- en/of toezichtmethoden ontwikkeld voor controle van AdBlue manipulatie bij vrachtwagens.
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling voor auto's, vrachtauto's en brommers. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen, zoals bij het wegvervoer zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt. De Rijksoverheid gaat een actieve bijdrage leveren aan het tot stand brengen van post Euro-6/VI emissienormen door de Europese Commissie. Ter onderbouwing hiervan wordt het emissiemeetprogramma voor auto's voortgezet.
8. De Rijksoverheid streeft ernaar, zoals afgesproken in het regeerakkoord, in 2023 een vrachtwagenheffing in te voeren waarbij het tarief wordt gedifferentieerd naar Euroklasse en gewicht van het voertuig. De netto-opbrengsten vloeien terug naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie, waaronder het beperken van de uitstoot van fijn stof en NOx en het versnellen van de invoering van niet-fossiel rijden.
9. De Rijksoverheid onderzoekt mogelijkheden voor het verder reduceren van negatieve gezondheidseffecten van luchtemissies bij de vormgeving van de autobelastingen.
10. De Rijksoverheid voert per 2020 een roettoeslag in de motorrijtuigenbelasting[9] in.

2. Mobiele werktuigen

Inleiding

Mobiele werktuigen zoals bouwmachines, veegwagens, aggregaten en landbouwwerktuigen dragen ondanks hun beperkte aantal voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen. Evenals bij het wegverkeer zijn de Europese emissie-eisen van groot belang voor de afname van de emissies. Op dit moment is nog een aanzienlijk deel van de werktuigen niet voorzien van een effectief roetfilter. Daarnaast komen bij het stationair draaien van de machines hoge NOx-emissies vrij. In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt om de transitie naar 0-emissie mobiele werktuigen te versnellen. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten hebben met de aanbesteding van wegen, kunstwerken en via de (omgeving)vergunning een belangrijke invloed op de markt voor mobiele werktuigen. De afspraken richten zich op bouwmachines, materieel voor groenbeheer, aggregaten voor bijvoorbeeld bronbemaling en festivals, koelvoorzieningen in het wegvervoer en speciale voertuigen die onder de categorie mobiele werktuigen vallen. Diverse gemeenten zijn al begonnen met het verkennen en toepassen van mogelijkheden deze emissies te reduceren. In het verleden is ruimschoots aandacht geweest voor deze bronnen, bijvoorbeeld via de Green Deal "het nieuwe draaien". De afspraken vanuit het Klimaatakkoord en duurzaam I&W met betrekking tot 0-emissie bouwmaterieel dragen op de langere termijn bij aan gezondheidswinst bij mobiele werktuigen.

Doel

Streven is om in 2030 een reductie van de negatieve gezondheidseffecten van mobiele werktuigen van 75%[10] ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. Partijen streven ernaar om zo snel mogelijk de inzet van (oudere) diesel mobiele werktuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren. Ambitie daarbij is om zo snel mogelijk de

[9] Zie ook Belastingplan 2020

[10] De doorrekening van de gezondheidseffecten van de mobiele werktuigen van het Schone Lucht Akkoord door RIVM laten een gemiddelde afname van 75% zien in 2030 ten opzichte van 2016.

inzet van mobiele werktuigen zonder roetfilter en hoge stikstofdioxide emissie te beëindigen en het in groeipad naar 0-emissie mobiele werktuigen naar 2030 te versnellen. Doordat partijen dezelfde standaarden hanteren, en door een langere termijnperspectief te bieden, ontstaat een gelijk speelveld en wordt er zekerheid geboden aan marktpartijen om te investeren in schonere en 0-emissie mobiele werktuigen.

2. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen hoe een ingroeipad ('routekaart') voor schone en 0-emissie bouwmaterieel eruit kan zien en publiceert de resultaten in 2020. Dit onderzoek kijkt naar de mogelijkheden, knelpunten en randvoorwaarden om schoner of zero-emissie te werken en naar de manieren waarop overheden (Rijk en decentrale overheden) hieraan kunnen bijdragen zoals aanbestedingsbeleid, regelgeving of faciliterend. Hierbij wordt zo mogelijk aansluiting gezocht bij de versnelling die in het kader van de stikstofaanpak plaatsvindt. Onderzocht wordt of vanaf 2022 de toepassing van dieselmaterieel zonder roetfilter in de bebouwde kom kan worden beëindigd en hoe verdergaande emissiereductie in de aanbestedingen gestimuleerd kan worden.
3. Partijen maken uiterlijk in 2020 afspraken over concrete eisen en gunningscriteria in de aanbestedingen en maken nadere afspraken over de periodieke aanscherping van de eisen en gunningscriteria in de periode naar 2030. De Rijksoverheid neemt de eisen en gunningscriteria op in de MVI-criteria zoals gepubliceerd op de PIANOo[11] website en communiceert daarbij de afspraken zodat (markt)partijen zich kunnen voorbereiden op toekomstige aanscherping van de criteria.
4. Partijen nemen de geformuleerde eisen en stimulerende bepalingen op in aanbestedingen voor (bouw) projecten voor mobiele werktuigen. Indien gewenst, bijvoorbeeld voor hoogblootgestelde gebieden, kunnen partijen kiezen voor een verdergaande ambitie[12].
5. Partijen onderzoeken, in overleg met betrokken (markt)partijen, de mogelijkheden en effecten van het opnemen van emissie-eisen in omgevingsvergunningen en milieuzones ten behoeve van stedelijke en in het bijzonder hoogblootgestelde gebieden voor mobiele werktuigen die worden ingezet, onder andere voor de logistiek, evenementen, groenbeheer, infra- en bouwwerken.
6. De Rijksoverheid onderzoekt in samenwerking met Partijen de mogelijkheden om de emissie-eisen in de praktijk te handhaven en ontwikkelen indien nodig een keuringsystematiek voor toezicht en controle op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van een vrijwillige roetfiltertest en NOx-monitoring, bijvoorbeeld in de vorm van (vrijwillige) APK-emissiekeuring voor mobiele werktuigen en naar de mogelijkheden om luchtemissies op te nemen in de systematiek en certificering van de CO_2 prestatieladder.
7. De Rijksoverheid zet zich actief in voor verdere aanscherping van de Europese normstelling ten aanzien van luchtvervuilende emissies voor mobiele werktuigen. Voorzieningen voor het blijvend voldoen aan de normen zijn daarin een belangrijk aandachtspunt.

Pilot Mobiele werktuigen en andere mobiele bronnen in steden

Deze pilot beoogt het versneld toewerken naar inzet van schone en zero-emissie mobiele werktuigen door Rijk en decentrale overheden. In een aantal gerichte deelpilots testen we de mogelijkheden om in de praktijk te sturen op schone en 0-emissie mobiele werktuigen. De Pilots worden, waar mogelijk, gecombineerd en/ of afgestemd met de uitvoering van de Challenge 0-emissie bouwplaats zoals omschreven in het klimaatakkoord.

In 2020 wordt een verkenning uitgevoerd met de volgende vragen:

1. Welke situaties en projecten zouden bij voorrang omgevormd kunnen en moeten of kunnen worden tot low en 0-emissie? Wat zijn kansrijke pilotprojecten om hier op korte termijn mee te experimenteren.

[11] www.pianoo.nl

[12] Bij vergunningen onder de wet Natuurbescherming nu vaak al stage IV voorgeschreven

2. Voor welke toepassingen en welk materieel kan op 0-emissie-materieel en waarvoor op low-emissiematerieel worden gestuurd. Hoe hangt dit samen met de locatie en omgevingsfactoren.
3. Welke instrumenten moeten in de pilot worden betrokken; subsidie, aanbestedingsbeleid, regelgeving, facilitering of anderszins.
4. Hoe moeten de pilotprojecten worden geselecteerd en vormgeven om een maximale bijdrage aan de beoogde versnelling te leveren.

Op basis van de resultaten van de verkenning worden kansrijke pilotprojecten geselecteerd en wordt de opzet van de pilots verder uitgewerkt.

3. Industrie

Inleiding

Luchtvervuiling uit de industrie draagt voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten uit binnenlandse bronnen. In de jaren negentig zijn de emissies sterk gedaald, maar sinds 2010 lijken deze te stabiliseren. Zonder aanvullend beleid nemen de emissies en gezondheidseffecten zoals berekend in de referentieramingen toe in de periode tot 2030. Om ook in de industrie- en energiesector een verdere afname van negatieve gezondheidseffecten te realiseren, zijn aanvullende maatregelen nodig, zeker in industriële gebieden.

In de industrie- en energiesector wordt daarom ingezet op het aanscherpen van de gehanteerde emissie-eisen in vergunningen en het optimaliseren van algemene regels. Hierbij kunnen ook maatregelen in het kader van het versterken van het VTH-stelsel behulpzaam zijn, zoals het verstevigen van horizontale verantwoording en het beter op elkaar laten aansluiten van beleid en uitvoering. Daarnaast blijft de Rijksoverheid zich internationaal sterk maken voor een actief bronbeleid, omdat emissies uit het buitenland ook een belangrijke invloed hebben op onze luchtkwaliteit. Afhankelijk van welke maatregelen worden gekozen, kan ook klimaatbeleid bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het verbod op het stoken van kolen en de ambities voor duurzame elektriciteitsopwekking kunnen bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van fijn stof. Ten slotte worden strengere emissie-eisen gesteld aan het stoken van biomassa (als vervanging voor fossiele bronnen), om een toename van luchtverontreiniging hierdoor zoveel mogelijk te voorkomen.

Doel

Doel is om uitstoot en groei verder te ontkoppelen en een continue daling van emissies naar de lucht te realiseren.

Maatregelen:
1. Vergunningen voor de industrie moeten volgens Europese regelgeving voldoen aan BBT-niveau. De BBT-conclusies zijn daarbij een belangrijke richtwijzer, maar deze bevatten een bandbreedte waarbinnen sprake is van BBT en het is aan de vergunningverlener om de emissie-eisen af te stemmen op de specifieke situatie. Partijen spreken af dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen (zo weinig mogelijk uitstoot).
2. Provincies en gemeenten zetten zich in om scherp te vergunnen, hun vergunningenbestand tijdig te actualiseren en waar nodig toezicht te optimaliseren.
3. Partijen gaan na in hoeverre met betere toezicht emissiereductie kan worden bereikt en nemen zo nodig maatregelen om toezicht te verbeteren. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.
4. Deelnemers zeggen toe de resultaten van de hieronder genoemde pilot, bij positief resultaat, standaard toe te passen in vergunningen voor de industrie.

5. De Rijksoverheid zal provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit ondersteunen bij het doorlichten van de vergunningen teneinde deze op niveau te brengen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt met ODNL en RWS Leefomgeving.
6. De Rijksoverheid onderzoekt – onder andere via de hieronder genoemde pilot - waar aanpassing van algemene regels, informatiedocumenten of kennisnetwerken kan helpen bij een betere implementatie van BBT-conclusies. Uiterlijk in 2021 worden conclusies hierover gerapporteerd en wordt gestart met de nodige vervolgacties.
7. De Rijksoverheid streeft ernaar om de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen aan te passen, door rekening te houden met een reëel rentepercentage. Dit volgt uit de signaalrapportage van de ILT[13]. Deze aanpassing in de berekening van de financiële haalbaarheid van emissiereducerende maatregelen kan leiden tot een reductie in de emissie van luchtverontreinigende stoffen zoals zwaveldioxide (SO2), stikstof (NOx) en fijnstof.
8. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport) zal decentrale overheden en omgevingsdiensten adviseren bij de vergunningverlening over toepassing van BBT.
9. De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels kunnen worden aangescherpt. Hierbij worden de reguliere stappen, waaronder consultatie, doorlopen. Hieronder vallen de generieke eisen in de huidige afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit en de eisen ten aanzien van biomassastook in kleine en middelgrote installaties[14]. Daaruit voortvloeiende aanscherpingen zullen zo spoedig mogelijk worden omgezet in regelgeving. Daarnaast zal de regelgeving op enkele andere punten gemoderniseerd worden. Voorbeeld is het verlagen van de vermogensgrens van 15MW voor een vergunningplicht bij biomassa stook.
10. In de Europese onderhandelingen zal de Rijksoverheid inzetten op ambitieus bronbeleid. Omdat Nederlandse bedrijven vaak al voorlopen op het Europese gemiddelde, draagt het actualiseren van de BBT-conclusies bij aan een gelijk speelveld.

Pilot industrie

Scherp en uniform vergunnen
Doel van de pilot is dat binnen de provincie (als bevoegd gezag van IPPC installaties) en haar omgevingsdiensten standaard scherp vergund wordt binnen de BREF range, en effectief gehandhaafd wordt op de emissie-eisen. Op dit moment is onduidelijk op welk niveau wordt vergund en welke condities voor scherpe vergunning noodzakelijk zijn. In dit onderdeel van de pilot (en de voorverkenning) wordt getracht hier inzicht in te verkrijgen. Vooral voor industrie die veel lokale emissies (vooral van fijn stof of NO_x) veroorzaken, maar ook voor andere industrie,[15] is scherp vergunnen en goed handhaven van toegevoegde waarde voor het behalen van de SLA-doelen.
Daarbij wordt ook gekeken in hoeverre nieuwe instrumenten binnen de Omgevingswet kunnen bijdragen aan het realiseren van scherpere eisen in vergunningen en een betere handhaving.

Vrijwillig spoor
In de pilot wordt daarnaast gekeken naar mogelijke condities en processen die bedrijven doen besluiten – vrijwillig – verder te gaan dan de eisen die zouden volgen uit het louter toepassen van BBT op het strengste niveau en die afdwingbaar zijn binnen de vergunning. In dit onderdeel van de pilot wordt ruimte gegeven aan de creativiteit en de ambitie van de verschillende bevoegde gezagen samen met (eventueel clusters van) bedrijven. Er wordt niet nauw omschreven wat een

[13] Kamerstuk 29826, nr. 120
[14] Hierover is een motie in de Tweede Kamer aangenomen, Motie van de leden Sienot en Mulder, Kamerstuk 35 300 XIII, nr. 52
[15] Een deel van de emissies van de Nederlandse bronnen komt in het buitenland terecht, net zoals in Nederland emissies uit de omringende landen terechtkomen.

initiatief moet zijn, anders dan dat het moet leiden tot een verminderde luchtemissie die niet tot stand komt door het reguliere vergunningenspoor.

Gedacht kan worden aan een bedrijf dat om welke reden dan ook zijn productiemethode wil wijzigen, waardoor de luchtemissies in betekenende mate verminderen. Klimaatmaatregelen zoals bijvoorbeeld elektrificeren en energiebesparing reduceren ook andere emissie naar de lucht. Kwaliteitsverbetering van het product of procesinnovatie kunnen eveneens een aanleiding zijn.

4. Houtstook

Inleiding
Luchtvervuiling uit woningen, waaronder door houtrook, levert 9%[16] van de gezondheidsschade uit binnenlandse bronnen. Zonder aanvullend beleid zal de relatieve bijdrage toenemen. Met de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord wordt een afname van de gezondheidseffecten nagestreefd. Zoals gebruikelijk worden nieuwe maatregelen geconsulteerd. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de handhaving van overlastsituaties en het creëren van een gezonde leefomgeving voor gevoelige groepen.

Doel
Streven is een dalende trend van emissies naar de lucht ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. Voorlichting. De Rijksoverheid stelt in 2019 voorlichtingsmateriaal beschikbaar voor provincies en gemeenten waarin aandacht wordt besteed aan de gezondheidseffecten van houtrook (zowel winter- als zomerstook). Gemeenten en provincies zetten actief in op de inzet van voorlichting over houtstook via hun eigen communicatiekanalen op basis van het landelijk ontwikkelde materiaal, onder andere door op hun website en social media aandacht te geven aan de gezondheidsimpact van houtstook.
2. Partijen besteden in de communicatie aan bewoners rondom de energietransitie en gasloze wijken aandacht aan de gezondheidseffecten van houtrook.
3. De Rijksoverheid schaft per 1 januari 2020 de ISDE subsidie op pellet kachels en kleine biomassaketels (tot 500 kW) af.
4. De Rijksoverheid streeft ernaar om de emissie-eisen uit de Europese Ecodesign-richtlijn vervroegd in te voeren.
5. In Benelux en Europees verband zet de Rijksoverheid zich, in overleg met de sector, in voor verdere aanscherping op termijn van de Ecodesign-eisen voor nieuwe (particuliere) hout- en pellet kachels.
6. De Rijksoverheid actualiseert in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de toolkit Overlast van houtstook. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre een onderbouwde gezondheidsschade kan worden meegenomen. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.
7. De Rijksoverheid test in 2020 in samenwerking met geïnteresseerde gemeenten de ontwikkelde methode voor het vaststellen van de lokale gezondheidsimpact van houtrook. Die methode is gebaseerd op het meten van de belangrijkste emittenten die bepalend zijn voor de gezondheidsimpact van houtrook. Bij een positief resultaat kunnen gemeenten deze methode mogelijk toepassen bij de handhaving bij overlast als gevolg van (onjuiste) toepassing van houtstook.
8. Stookalert. Vanaf 1 november 2019 voert de Rijksoverheid een landelijk stookalert in op dagen met ongunstig weer. Bij ongunstig weer of een slechte luchtkwaliteit blijft de rook hangen en wordt door het RIVM een stookalert afgekondigd waarmee bewoners wordt afgeraden om de

[16] Er is bij de berekening van de gezondheidsindicator geen rekening gehouden met de vorming van condensables, anders zou het aandeel hoger zijn.

kachel aan te steken. De Rijksoverheid zal het stookalert onder de aandacht brengen. Deelnemende provincies en gemeenten geven actief via hun eigen kanalen aan als er sprake is van een stookalert.
9. De Rijksoverheid zorgt ervoor dat klachten die via de landelijke website www.stookwijzer.nu binnenkomen worden doorgestuurd naar gemeenten.
10. Deelnemende gemeenten acteren daarop als sprake is van herhaalde overlast op een bepaalde locatie.
11. De Rijksoverheid onderzoekt de mogelijkheid en effecten van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan, waaronder de invoering van het Duitse systeem, conform de aanbevelingen van het IBO-luchtkwaliteit[17], voor controle op goed stookgedrag en certificering van de installatie van de kachels.
12. Bij positieve uitkomsten van de hieronder genoemde pilot houtrook verkennen gemeenten de mogelijkheden om dit toe te passen.

Pilot houtstook
In deze pilot wordt voor minimaal één nieuwbouwwijk en voor een bestaande wijk of buurt onderzocht wat erbij komt kijken om een wijk houtstookvrij/houtrookarm te maken. De pilot richt zich daarbij op particuliere haarden en kachels voor binnenshuis. Partijen onderzoeken de juridische mogelijkheden en praktische uitvoering om houtrook te beperken en houtrookvrije en houtrookarme buurten te realiseren. Het onderzoek geeft zicht op de mogelijkheden om eisen te stellen, handhaving en toezicht, meetprotocollen en onderzoekt hoe bewoners goed betrokken kunnen worden en wat de impact op gezondheidseffecten, het welzijn van hooggevoelige groepen zoals longpatiënten is en mogelijke effecten zoals de impact op bijvoorbeeld de huizenprijzen. Voor bestaande wijken worden de mogelijkheden onderzocht om uitbreiding van houtstook te voorkomen en voor uitfaseren en/of saneren van oudere houtkachels, bijvoorbeeld in wijken die van het gas af gaan: werkt het beter als er een sloopppremie wordt ingezet en kunnen aanvullende (verdergaand dan de Ecodesign-eisen) eisen worden gesteld aan de emissies?
Doel is om in 2023 daadwerkelijk houtstookvrije-arme wijken/buurten te hebben gerealiseerd en deze houtstookvrij te houden c.q. houtrookarm te krijgen en te houden.

5. Binnenvaart en havens

Inleiding

De binnenvaart draagt gemiddeld 7% bij aan de negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen[18]. Rondom vaarwegen kan de bijdrage aanmerkelijk hoog zijn. De transitie naar 0-emissie binnenvaart, walstroom en schonere motoren en brandstoffen leveren de belangrijkste gezondheidswinst. Een belangrijk deel van de verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd door de activiteiten van partijen uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Aansluitend op de Verklaring van Mannheim, die op 17 oktober 2018 door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is ondertekend, is in de Green Deal[19] het doel vastgelegd om in 2035 de emissies van verontreinigende stoffen met ten minste 35% terug te dringen ten opzichte van 2015. De Green Deal is ondertekend door de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, Defensie en Economische zaken en Klimaat, alsmede door een groot aantal partijen uit het bedrijfsleven, provinciale overheden en de gemeente Nijmegen.

[17] Interdepartementaal beleidsonderzoek Luchtkwaliteit

[18] In de scheepvaart zijn ook emissies naar de lucht bij het ontgassen van belang. Rijk en decentrale overheden werken hieraan samen in de taskforce varend ontgassen. Het rijk streeft erna varend ontgassen zo snel mogelijk te beëindigen. Vanaf 2020 treedt, conform het aangepaste Scheepsafvalstoffenverdrag, het verbod op varend ontgassen gefaseerd in werking, toewerkend naar een totaalverbod in 2024.

[19] Het Schone Lucht Akkoord ondersteunt de doelen van de Green Deal Scheepvaart, partijen ondertekenen het Schone Lucht Akkoord en hiermee niet de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens.

De afspraken uit het Schone Lucht Akkoord voor de scheepvaart zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor gemeenten en provincies met een substantiële scheep- en binnenvaartfaciliteiten binnen hun grondgebied.[20] Bij een positieve uitkomst van de pilot spreken partijen af de ontwikkelde aanpak en maatregelen breder toe te passen waarmee een verdere gezondheidswinst mogelijk is.

Doel

Streven is een reductie van de emissies van verontreinigende stoffen van de binnenvaart van ten minste 35% in 2035 ten opzichte van 2015 te realiseren.

Maatregelen:

1. De Rijksoverheid onderzoekt welke vorm van stimulering van walstroom het meest geschikt is (bijvoorbeeld fiscaal of subsidie). Daarbij wordt gekeken naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de instrumenten. Op basis van deze analyse wordt eind 2019 een politiek besluit genomen over de uiteindelijke vormgeving van de maatregel vanaf 2021.Partijen stellen tot doel om voor alle locaties nabij substantiële bebouwing en hoge blootstelling, walstroomvoorzieningen te realiseren.
2. Waar walstroomvoorzieningen beschikbaar zijn verplichten partijen binnen de grenzen van hun wettelijke mogelijkheden de scheepvaart hiervan gebruik te maken en verbieden zij het gebruik van generatoren/aggregaten. Partijen delen actief de ervaringen en *best practices* bij de toepassing hiervan. Partijen streven inzet van gedifferentieerde tarieven/kortingen op het binnenhavengeld ter verduurzaming van de binnenvaart, en streven naar uniformering in de systematiek die wordt gebruikt.
3. Partijen spreken af luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden (baggeren en onderhoud vaarwegen en havenbekkens), zodat aannemers die dergelijke projecten met lagere emissies realiseren een preferente positie kunnen krijgen.
4. Partijen stappen waar mogelijk over op schepen met elektromotoren als *launching customer*.
5. Partijen spreken af luchtemissies als belangrijk criterium te hanteren bij de aanbesteding van veerdiensten en vergunningen voor watertaxi's en nemen waar mogelijk eisen op voor pleziervaart in gebieden met hoge blootstelling
6. De Rijksoverheid zet zich in voor de oprichting van een EU-fonds ter stimulering van schone motoren en waar mogelijk retrofit oplossingen. Inzet is om uiterlijk in 2024 een nieuw Europees sturingsinstrumentarium ontwikkeld te hebben dat het bereiken van de gestelde ambities stimuleert.
7. Gemeenten en provincies met binnenhavens stellen plannen op met het streven naar een duurzame binnenhaven. Daarin wordt onder meer toegewerkt naar een zero-emissie binnenhaven[21] in 2035. Partijen werken daarin onder meer aan walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen voor binnenvaart, personenvervoer over water, waar mogelijk pleziervaart en naar zero emissie mobiele werktuigen.

Pilot 'schone havens'

Partijen werken de pilot verder uit vanuit de afspraken die gemaakt zijn in de Declaration of Nijmegen on Clean and Healty Inland Port Cities, Regions and Inland Shipping Sector. Er wordt langs minimaal een corridor gewerkt aan het opbouwen van een 0-emissie infrastructuur waarmee zowel de natte als aan de droge kant op termijn emissieloos of emissiearm kan opereren. Uiterlijk voorjaar 2020 is een plan opgesteld voor de uitvoering van deze pilot. Op 1 januari 2021 wordt de verkennende studie opgeleverd en de realisatie is uiterlijk op 1 januari 2030 gepland.

[20] In overleg spreken Partijen af voor wie deelname op basis van de bijdrage van de scheepvaart aan de gezondheidseffecten relevant is.
[21] Binnenhavenactiviteiten betrekking hebbende op onder meer de mobiele werktuigen

6. Landbouw

Inleiding

De landbouw draagt 11%[22] bij aan de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen.
Dit komt enerzijds door secundair fijn stof door de uitstoot van ammoniak en anderzijds door primair fijn stof. Primair fijn stof is vooral afkomstig van de pluimveehouderij. De emissie van ammoniak is vooral afkomstig van stallen en van bemesten. Ammoniak speelt ook een belangrijke rol bij de stikstofdepositie in natuurgebieden. Tot voor kort werd gewerkt aan ammoniakreductie in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Na de uitspraak van de Raad van State over de PAS is duidelijk geworden dat dit beleid moet worden herzien. De Rijksoverheid, provincies en gemeenten werken naar aanleiding van het advies van de Commissie Remkes[23] een aanpak uit voor het terugdringen van de stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. Deze aanpak kan, in aanvulling op de maatregelen van het Schone Lucht Akkoord, een substantiële gezondheidswinst opleveren. Concretisering van ammoniakemissiereductiemaatregelen vindt plaats in de kabinetsreacties op de adviezen van de Commissie Remkes over de aanpak van de stikstofproblematiek op de korte termijn, het advies over bemesten en beweiden en het nog op te stellen advies over de lange termijn. Het ministerie van LNV is hiervoor eerstverantwoordelijke. De afspraken voor de landbouw zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor overige Partijen met substantiële emissies uit de landbouw binnen hun grondgebied[24].

Doel

Streven is een reductie van de gezondheidseffecten van de emissies van de landbouw van 37%[25] in 2030 ten opzichte van 2016 te realiseren.

Maatregelen:

1. De Rijksoverheid werkt aan een warme sanering varkenshouderij. De warme sanering varkenshouderij ziet op het op korte termijn verminderen van de geuroverlast door varkensbedrijven in veedichte gebieden door het saneren en beëindigen van locaties of bedrijven die willen stoppen. Hiermee wordt het totaal aantal varkens in Nederland verminderd en daarmee wordt een emissiereductie van ammoniak en fijn stof behaald. Dit zal onder andere worden gerealiseerd door de opkoop en het doorhalen van varkensrechten. Via het Hoofdlijnenakkoord Warme Sanering Varkenshouderij[26] hebben provincies en gemeenten zich gecommitteerd aan een effectieve aanpak en uitvoering van dit beleid.
2. De Rijksoverheid heeft in het kader van de verduurzaming van de veehouderij met de verschillende sectoren in de veehouderij[27] afspraken gemaakt over een integrale brongerichte reductie van emissies. Zo is met de varkenssector afgesproken om de emissie van ammoniak uit stallen te verminderen met 85%. In 2030 zijn de emissie-reducerende maatregelen in minimaal 60% van de stallen ingevoerd. Ook de melkveesector werkt naar aanleiding van afspraken uit het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak aan de integrale reductie van methaan en ammoniak. Met de pluimveesector zijn afspraken gemaakt over fijn stof. Met deze reeds gemaakte afspraken draagt de landbouwsector bij aan het doel van dit akkoord.

---

[22] Dit aandeel is berekend, conform de huidige methodiek, op gewichtsbasis, als de bijdrage van ammoniak wordt berekend naar rato van de bijdrage aan de vorming van fijnstofmoleculen, dan is dit aandeel groter.
[23] Niet alles kan – Eerste advies Adviescollege Stikstofproblematiek
[24] In overleg spreken Partijen in de uitvoeringsagenda af voor wie deelname op basis van de bijdrage van de landbouw aan de gezondheidseffecten relevant is.
[25] De doorrekening van de gezondheidseffecten van de landbouwsector van het Schone Lucht Akkoord door RIVM laten een gemiddelde afname van 37% zien in 2030 ten opzichte van 2016.
[26] Kamerstuk 28973, nr. 200
[27] Kamerstuk 28973, nr. 218

3. De Rijksoverheid heeft met de sector pluimveehouderij[28] afgesproken dat de emissie van fijn stof binnen tien jaar wordt gehalveerd. De sector neemt haar verantwoordelijkheid voor haar aandeel in de productie van fijn stof (PM_{10}), om toe te werken naar het niet-overschrijden van de advieswaarden van de WHO. De kern hiervan is een generieke aanpak, aangevuld met een specifieke gebiedsgerichte aanpak in de zogenaamde 'hotspots', waar de fijn stofuitstoot het hoogst is. In die gebieden worden extra maatregelen genomen om in bestaande stallen de emissies verder te reduceren. Mocht blijken dat het plan niet uitvoerbaar is of onvoldoende effect heeft, dan zal een generieke reductie-eis wettelijk worden vastgelegd.
4. Het Besluit emissiearme huisvesting stelt emissie-eisen voor ammoniak en fijn stof aan stallen. Deze emissie-eisen worden periodiek aangescherpt. De Rijksoverheid werkt aan een voorstel om ook emissie-eisen te stellen aan biologisch gehouden pluimvee en varkens en de huidige uitzondering hiervoor te laten vervallen.
5. De Rijksoverheid verkent in samenwerking met provincies en gemeenten hoe de effectiviteit van eisen aan emissiearme stallen kunnen worden versterkt. Het gaat dan met name om de goede werking van luchtwassers en de uitvoering en gebruik van emissiearme vloeren bij melkrundvee. Gemeenten en provincies nemen maatregelen om, waar nodig, het toezicht en handhaving te versterken. De Rijksoverheid ondersteunt gemeenten en provincies hierbij.
6. De Rijksoverheid streeft ernaar begin 2020 een subsidieregeling open te stellen voor integraal duurzame en emissiearme stal- en managementmaatregelen. Deze regeling is zowel gericht op innovatie- en pilotprojecten als op investeringsprojecten van voorlopers (*first movers*) voor brongerichte integrale emissiebeperkende maatregelen. Daarnaast onderzoekt het Rijk op korte termijn de mogelijkheden voor experimenteerruimte waarmee de toepassing van innovaties en nieuwe emissiebeperkende maatregelen op een verantwoorde wijze kan worden versneld.
7. De Rijksoverheid faciliteert onderzoek naar het inzetten van meetsensoren voor het feitelijk meten van emissies op de locatie van de veehouderij. De Rijksoverheid gaat na hoe de inzet van meetsensoren in wet- en regelgeving kan worden verankerd en hoe dit bijdraagt aan de reductie van emissies.

Pilot Landbouw emissiereductie

De Rijksoverheid verkent in 2020 samen met geïnteresseerde lokale overheden de mogelijkheden voor het reduceren van emissies bij veehouderijen. Deze dient als voorbeeld dat herhaalbaar is in andere regio's. De pilot richt zich op het reduceren van emissies van fijn stof, ammoniak en (vanwege de gewenste integraliteit) geur vanuit de veehouderij. De pilot bestaat uit een aantal onderdelen, waarbij de insteek is om zowel voor de korte termijn (huidige wetgeving) als voor de iets langere termijn (Omgevingswet) een kader te bieden vanuit het lokale bevoegd gezag voor emissiereductie op veehouderijbedrijven. De pilot bestaat uit drie onderdelen, te weten:
1. beter benutten bestaande technieken en verbeteren toezicht emissiearme stallen (korte termijn);
2. een experiment onder de Crisis en herstelwet (CHW) ten behoeve van de aanpak van bestaande situaties (korte termijn);
3. En een bouwsteen-aanpak via Omgevingsplan (lange termijn).

Beter benutten bestaande technieken en verbeteren toezicht emissiearme stallen (korte termijn)
De Rijksoverheid werkt samen met provincies, gemeenten en sector aan kennisoverdracht over emissie-reducerende technieken bij de ondernemer, de agrarisch adviseurs, toezichthouders en vergunningverleners. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de belangen van de ondernemer (positieve neveneffecten) en wordt gekeken naar de mogelijkheden om leveranciers van de technieken te betrekken. Ook het verbeteren van toezicht en handhaving door het bevoegd gezag is onderdeel van deze actie. De Rijksoverheid onderzoekt op basis van nieuwe technieken die

[28] Kamerstuk 28973, nr. 218

beschikbaar zijn gekomen of emissie-eisen voor ammoniak en fijn stof aan stallen kunnen worden aangescherpt.

CHW-experiment aanpak bestaande situaties (korte termijn)
Provincies en gemeenten hebben in 2019 een aanvraag voor een CHW-experiment ingediend. De Rijksoverheid faciliteert. Met dit CHW-experiment krijgen gemeenten onder andere meer mogelijkheden om emissiereductie uit (bestaande) stallen te realiseren. Het gaat om de reductie van de emissie van geur, ammoniak en fijn stof. Ook wordt met een CHW-experiment voor innovatie het kunnen toepassen van innovatieve systemen of technieken versneld.

Bouwsteen-aanpak via Omgevingsplan (lange termijn)
De Rijksoverheid werkt samen met een aantal provincies en gemeenten aan een aanpak voor het vormgeven van beleid onder de Omgevingswet. Mede op basis van de ervaringen in de korte termijn aanpak, wordt een bouwsteen voor emissiereductie in het omgevingsbeleid ontwikkeld. Hierbij wordt invulling aan de verschillende instrumenten die de Omgevingswet biedt. Zoals het vastleggen van ambities in de omgevingsvisie, het opstellen van een programma en het verankeren van regels in het omgevingsplan. Dit als voorbeeld voor andere gemeenten/regio's.

7. Internationaal luchtbeleid

Ongeveer de helft van de Nederlandse gezondheidseffecten door luchtverontreiniging is afkomstig van buitenlandse emissies. Ambitieus internationaal beleid is noodzakelijk om ook in het buitenland de emissies te laten dalen[29]. Het gaat daarbij om Europees bronbeleid voor emissies van voertuigen, schepen, mobiele werktuigen, industrie en landbouw en om luchtkwaliteitsbeleid. Dit loopt voornamelijk via de Rijksoverheid, maar gemeenten en provincies hebben mogelijkheden via Europese samenwerkingsverbanden en instituties.

Doel

Streven is een sterke afname van de gezondheidsimpact afkomstig uit buitenlandse emissies van fijn stof en NOx en een aanscherping van Europees bronbeleid voor het wegverkeer, de industrie, scheepvaart, mobiele werktuigen, landbouw en huishoudens.

Maatregelen

1. Partijen streven, binnen hun mogelijkheden en in hun eigen netwerken naar ambitieus internationaal luchtbeleid gericht op aanscherping van de Richtlijn luchtkwaliteit en met name die van $PM_{2.5}$. Daarbij streeft de Rijksoverheid naar grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden en hotspots te normeren. De Rijksoverheid brengt de ambitie voor internationale luchtbeleid actief in bij Europese besluitvorming en werkt actief met coalities van andere lidstaten samen om dit te realiseren. Daartoe organiseert de Rijksoverheid in het voorjaar van 2020 een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie. Het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnamen aan het Schone Lucht Akkoord wordt daarbij gepresenteerd. Om dat te bereiken, zal de Nederlandse aanpak worden besproken in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake langeafstanden grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag.
2. De Rijksoverheid zet actief in op ambitieus Europees bronbeleid waaronder aanscherping van de Richtlijn industriële emissies en BBT-conclusies, van de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor het wegverkeer, mobiele werktuigen en binnenvaart, voor houtkachels, landbouw en duurzame inkoop. Waar mogelijk en kansrijk betrekt de Rijksoverheid hier andere partijen uit het akkoord. De inzet wordt afgestemd met andere duurzaamheidsdoelen zoals

[29] Ook is de regering via de motie van Eijs en Dik-Faber verzocht om een internationale schoneluchtsamenwerking op te zetten met omringende landen. Kamerstuk 30175, nr. 300

klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de landbouw en veehouderij.
3. De Rijksoverheid zet actief in op aanscherping van emissie-eisen voor de internationale scheepvaart in Europees en mondiaal verband via de *International Maritime Organisation* (IMO). Streven is daarbij om de Noordzee tot NECA gebied te maken waardoor de emissies naar de lucht sterk kunnen afnemen.
4. Partijen verkennen de mogelijkheden om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid.

8. Participatie

Inleiding

Participatietrajecten kunnen ervoor zorgen dat de samenleving meer kennis heeft en zich meer bewust is van de oorzaken en gevolgen van slechte luchtkwaliteit. Maatregelen en goede voorbeelden vanuit de samenleving kunnen een stimulans geven aan meer mensen om actief mee te doen. Een open participatieproces kan de kans op begrip en draagvlak voor deze maatregelen vergroten.

Voor een complex vraagstuk als luchtkwaliteit is samenwerking tussen overheid, bewoners, bedrijven en organisaties een randvoorwaarde voor succes. Doelstelling is daarom dat alle partijen ook kunnen zien en weten wat hun rol in het geheel is. De overheid zal een samenwerkingspartner moeten zijn die met alle partijen samenwerkt en die de partijen ruimte geeft. Wanneer de overheid en burgers elkaars perspectieven en beleving kennen en respecteren, zal dit er uiteindelijk voor zorgen dat het overheidsbeleid (en de hieruit voortvloeiende maatregelen) beter aansluiten bij de praktijk en ook beter of eerder effect sorteert. In de samenwerking tussen overheid en samenleving is er ook ruimte voor het bereiken van nieuwe inzichten en innovatieve en alternatieve oplossingen.

Maatregelen:

1. Alle Partijen nemen deel aan de totstandkoming van een landelijke 'jongerentop'. Het resultaat wordt aangeboden aan de minister voor Milieu en Wonen, gedeputeerden van de Provincies en wethouders van de Gemeenten. Partijen onderzoeken op welke wijze de adviezen kunnen worden meegenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord en nemen deze vervolgens op in de afspraken en monitoring.
2. Alle Partijen informeren inwoners en bedrijven actief over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te realiseren en de mogelijkheden voor *citizens science*.
3. Partijen die actief aan de slag gaan met *citizens science* werken samen aan het versterken van het kennisnetwerk rond *citizens science*. Doel is om meer mensen in gelegenheid te stellen de luchtkwaliteit in de omgeving te meten en een kwaliteitsslag in de voorlichting over zelf lucht metingen uitvoeren te realiseren. Onder leiding van het RIVM wordt minimaal tweejaarlijks een luchtkwaliteitdag georganiseerd waarbij gemeenten en andere initiatiefnemers van burgermeetnetten kennis en ervaring kunnen uitwisselen en nieuwe kennis kunnen opdoen. Dit in nauwe samenhang met de hieronder genoemde pilot waarin wordt geëxperimenteerd met het gebruik van sensormeetgegevens in het landelijk meetnet luchtkwaliteit.

Pilot Participatie

De Rijksoverheid stelt in samenwerking met RIVM meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ter beschikking aan gemeenten en/of provincies die deelnemen aan de Pilot. Deze meetstations zijn eigendom van het RIVM en RIVM zorgt voor het onderhoud en beheer. In sommige gevallen kan worden overwogen om een extra meetstation bij te plaatsen of, in overleg, een station van een ander meetnet in de pilot te betrekken. Burgers en bedrijven kunnen rondom

het meetstation (satelliet)sensoren plaatsen om lokaal de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM ontwikkelt een (web)platform om de gegevens uit te kunnen wisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet. In de pilot wordt onderzocht op welke manier op een bestendige manier betrouwbare informatie kan worden gegenereerd waarbij zowel burgers, decentrale overheden als de Rijksoverheid relevante informatie over de luchtkwaliteit uitwisselen. De deelnemende gemeenten dragen bij in de kosten van het plaatsen en beheer van het station en de sensoren.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend,

de Minister voor Milieu en Wonen,

.....

Mevrouw S. van Veldhoven-van der Meer

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Drenthe,

.....

De heer T. Stelpstra

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Flevoland,

.....

Mevrouw C.W. Smelik

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Gelderland,

.....

De heer J. van der Meer

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Noord-Brabant,

.....

De heer H.J. Grashoff

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Noord-Holland,

.....

De heer E. Stigter

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Overijssel,

.....

De heer T.A. de Bree

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Utrecht,

.....

De heer R.G.H. van Muilekom

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Zeeland,

.....

De heer B.L.L. van der Velde

te (plaats) ..... op (datum) .....

de provincie Zuid-Holland,

.....

Mevrouw A.W. Bom-Lemstra

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Alblasserdam,

.....

De heer A. Kraijo

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Alphen aan de Rijn,

.....

De heer L. Maat

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Amersfoort,

.....

De heer J.C. Buijtelaar

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Amsterdam,

.....

Mevrouw G.A.M. van Doorninck

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Arnhem,

.....

Mevrouw C. Bouwkamp

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Bernheze,

.....

De heer M.A.W.J.M. Wijdeven

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Beverwijk,

.....

De heer H. Erol

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Bodegraven-Reeuwijk,

.....

De heer J.L. van den Heuvel

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Breda,

.....

De heer P.J.L.M. de Beer

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Delft,

.....

De heer S. Brandligt

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Den Haag,

.....

Mevrouw L. van Tongeren

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Deventer,

.....

De heer C.J. Verhaar

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Dordrecht,

.....

De heer H. van der Linden

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Ede,

.....

Mevrouw D.W. Vreugdenhil

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Gouda,

.....

Mevrouw H. Niezen

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Haarlem,

.....

De heer R. Berkhout

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Heemskerk,

.....

De heer Q.J.A. Rijke

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Helmond,

.....

Mevrouw A. Maas

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht,

.....

De heer R.J. Lafleur

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente 's-Hertogenbosch,

.....

De heer M.J.J. van der Geld

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Hoeksche Waard,

.....

De heer P.J. van Leenen

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Krimpenerwaard,

.....

De heer A. Bening

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Leiden,

.....

De heer A. North

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Nederweert,

.....

De heer F.D.J. Voss

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Nijmegen,

.....

Mevrouw H. Tiemens

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Papendrecht,

.....

De heer A.M.J.M. Janssen

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Pijnacker-Nootdorp,

.....

De heer F.J.M. van Kuppeveld

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Rotterdam,

.....

De heer A. Bonte

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Schiedam,

.....

De heer J.W. Ooijevaar

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Tilburg,

.....

De heer O. Dusschooten

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Uitgeest,

.....

De heer J. Brouwer

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Utrecht,

.....

De heer E. Eerenberg

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Velsen,

.....

De heer S. Dinjens

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Waddinxveen,

.....

Mevrouw G. Atzema

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Zaanstad,

.....

De heer W. Breunesse

te (plaats) ..... op (datum) .....

de gemeente Zuidplas,

.....

De heer J.W. Schuurman

te (plaats) ..... op (datum) .....

Bijlage II. Nieuwe partijen

Rijksoverheid

colofon:
januari 2020
Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Redactie:
BoschSlabbers landschapsarchitecten;
Steven Slabbers, Koen Bakker

Medewerking teksten:
Corianne Roza, Rozatekst

Afbeeldingen en infographics:
BoschSlabbers landschapsarchitecten en Rijksoverheid

Voor meer informatie; www.schoneluchtakkoord.nl
Contact: schoneluchtakkoord@minienw.nl

Toelichting op

het Schone Lucht Akkoord

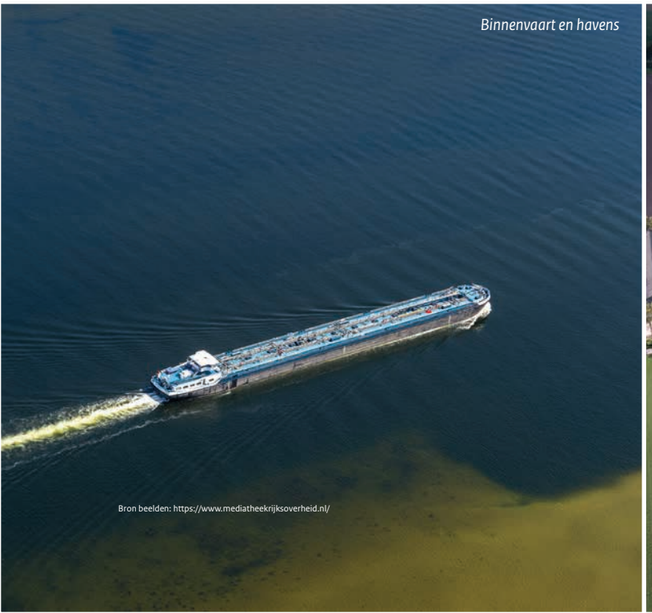
Gezondheidswinst voor iedereen


Mobiliteit


Mobiele werktuigen


Industrie


Woningen - houtstook


Binnenvaart en havens

Bron beelden: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/


Landbouw

Voorwoord

Schone lucht voor iedereen!
Schone lucht is van levensbelang. Voor iedereen. Ook al is de lucht de laatste tientallen jaren veel schoner geworden, toch is luchtverontreiniging nog steeds een belangrijk gezondheidsrisico in ons land. Gemiddeld leven we in Nederland negen maanden korter door luchtverontreiniging. En bij één op de vijf kinderen met astma is de ziekte gerelateerd aan luchtverontreiniging.
Kortom, werk aan de winkel. Onze lucht kán en móet schoner. Daarom ondertekent het kabinet met provincies en gemeenten begin 2020 het Schone Lucht Akkoord.

“Schone lucht inademen is een recht voor iedereen”

Doel van het akkoord is gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent verbeteren. Met onze aanpak van binnenlandse bronnen streven we naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Dat betekent dat mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit leven.

De maatregelen die we voorstellen zijn haalbaar en betaalbaar. En ze sluiten waar mogelijk aan bij lopende initiatieven.
In alle sectoren, van scheepvaart tot vracht- en personenvervoer, van industrie tot de landbouw, starten overheden in samenspraak met bedrijven en burgers initiatieven en acties starten voor schonere lucht. Ideeën voor schonere brandstoffen, minder uitstoot van fijnstof, meer gebruik van elektrische motoren en de fiets en vele andere voorstellen. Ook de overlast verminderen van houtrook maakt onderdeel uit van het Schone Lucht Akkoord.

Draagvlak in de samenleving voor de maatregelen is een belangrijk aspect van het akkoord. Zo zullen ook burgerinitiatieven betrokken worden in de uitvoering, evenals ideeën en innovaties van het bedrijfsleven.

Ik wil een land waar iedereen, jong en oud, in de stad of daarbuiten, en zeker mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging, zonder problemen kunnen wonen, werken, sporten en spelen. Schone lucht inademen is een recht voor iedereen. Onze ambities kunnen we helaas niet van vandaag op morgen realiseren. Maar als we samen onze schouders eronder zetten, hebben we zeker zicht op schonere lucht voor iedereen.

Stientje van Veldhoven
Minister voor Milieu en Wonen
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat


Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Inhoudsopgave..... 5

1. Inleiding..... 7

2. Impact van luchtverontreiniging op gezondheid 15

3. Aanpak mobiliteit 17

Interview: Wethouder Arno Bonte, Rotterdam 21

4. Aanpak mobiele werktuigen 23

5. Aanpak industrie..... 27

6. Aanpak woningen - houtstook 31

7. Aanpak binnenvaart en havens 45

8. Aanpak landbouw..... 39

Interview: Wethouder Aart de Kruijf, Barneveld 43

9. Internationale schoneluchtbeleid 45

10. Aanpak bewustzijn en betrokkenheid 49



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

1. Inleiding

Urgentie

Lucht, we kunnen niet zonder. We ademen het in en uit en we genieten met volle teugen van de frisse lucht.
Toch blijkt die lucht niet overal zo fris als gedacht. Zonder dat we dat direct in de gaten hebben, zitten er meer verontreinigende stoffen in onze lucht dan we zouden wensen. Die stoffen zijn afkomstig van tal van bronnen; van de uitlaatgassen van het verkeer tot de schoorstenen van de industrie. Maar ook de huishoudens, de landbouw en de scheepvaart dragen aan de verontreiniging bij. Daarnaast komt de verontreiniging ook letterlijk aangewaaid vanuit gebieden buiten onze landsgrenzen. Bij een flinke oostenwind dringt de vervuilde lucht vanuit het Ruhr-gebied gemakkelijk tot aan de Randstad ons land binnen en bij een flinke westenwind exporteert Nederland vieze lucht naar onze buren.
Die verontreiniging is niet zo zichtbaar, maar wel heel merkbaar. Na roken behoort luchtverontreiniging tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht.[1] Het zijn met name fijnstof (PM10, PM 2,5 en ultrafijnstof), stikstofdioxide (NO_2) en ozon die een effect hebben op de volksgezondheid.[1] De aanwezigheid van deze stoffen in de lucht leidt tot een verlies in levensverwachting, tast de kwaliteit van leven aan en heeft impact op de natuur.
Jaarlijks overlijden 11.000 mensen vroegtijdig door luchtverontreiniging. Gemiddeld leven Nederlanders 9 maanden korter als gevolg van vervuilde lucht. Luchtverontreiniging heeft zelfs een lager geboortegewicht en een verhoogde sterfte onder pasgeboren kinderen tot gevolg[1]. De gezondheidsschade zadelt de samenleving niet alleen met een hoop verdriet maar ook met hoge kosten op. En minstens zo belangrijk, de kwaliteit van leven is in het geding.
Niet iedereen heeft even veel last van luchtverontreiniging. Kinderen, ouderen, astmapatiënten en mensen met hart- en vaataandoeningen zijn meer gevoelig voor de effecten van luchtverontreiniging. Deze hooggevoelige groepen hebben eerder en sterker last van geïrriteerde luchtwegen en slijmvliezen, kortademigheid, een verminderd concentratievermogen en een verminderde arbeidsproductiviteit[2]. De mate van verontreiniging is niet in het hele land hetzelfde. De lucht is het meest vervuild in de grote steden, rond drukke wegen en havencomplexen en nabij grote concentraties aan intensieve veehouderijen. Toch is ook op de schoonste plekken een aanzienlijke gezondheidswinst te halen. Zelfs binnen één stad blijken de verschillen groot. Wie aan een drukke verkeersader in het centrumgebied woont, wordt aanzienlijk meer en intensiever aan verontreinigde lucht blootgesteld dan wie in een groene buitenwijk woont.

De verschillen in luchtkwaliteit en de verschillen in gevoeligheid maken dat de levensverwachting niet voor iedereen gelijk is en dat de één er meer last van ondervindt dan de ander.
Dat trekken we ons als overheden (Rijk, provincie en gemeenten) aan. Daarom zetten we krachtig in op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daar werken we al geruime tijd aan, en met succes. In de afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd. Tussen 1980 en 2015 zijn concentraties sterk gedaald: stikstofdioxide met 41 procent, fijnstof (PM10) met 73 procent en de kleinere fractie fijnstof met 80 procent.[3] Hiermee wordt vrijwel overal aan de Europese grenswaarden voldaan, met uitzondering van enkele drukke wegen in binnensteden en enkele gebieden met intensieve veehouderij.

Ambitie

Maar daarmee hebben we nog geen schone lucht. De ambitie van het Schone Lucht Akkoord reikt verder. Het moet en kan schoner. Onze ambitie is om in alle relevante sectoren de uitstoot van vervuilende stoffen te beperken, om zo in 2030 minimaal 50 procent gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te behalen. Het gaat hierbij om gezondheidseffecten ten gevolge van blootstelling aan de uitstoot van Nederlandse bronnen. Een gecombineerde inzet van maatregelen en inzet op ambitieus internatio-

1 RIVM: VTV – verkenning (Volksgezondheid toekomst verkenning 2018)
2 RIVM: Luchtkwaliteit en gezondheidswinst 2015
3 IBO luchtkwaliteit 2019

URGENTIE SCHONE LUCHT AKKOORD

9 maanden → **11.000**

eerder overlijden (gemiddeld) als gevolg van luchtverontreiniging in 2016[1]

sterfgevallen/jaar als gevolg van luchtverontreiniging in 2016[1]

DOEL SCHONE LUCHT AKKOORD

50%

gezondheidswinst[2] in 2030 (ten opzichte van 2016) voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen

+4 maanden levensduur

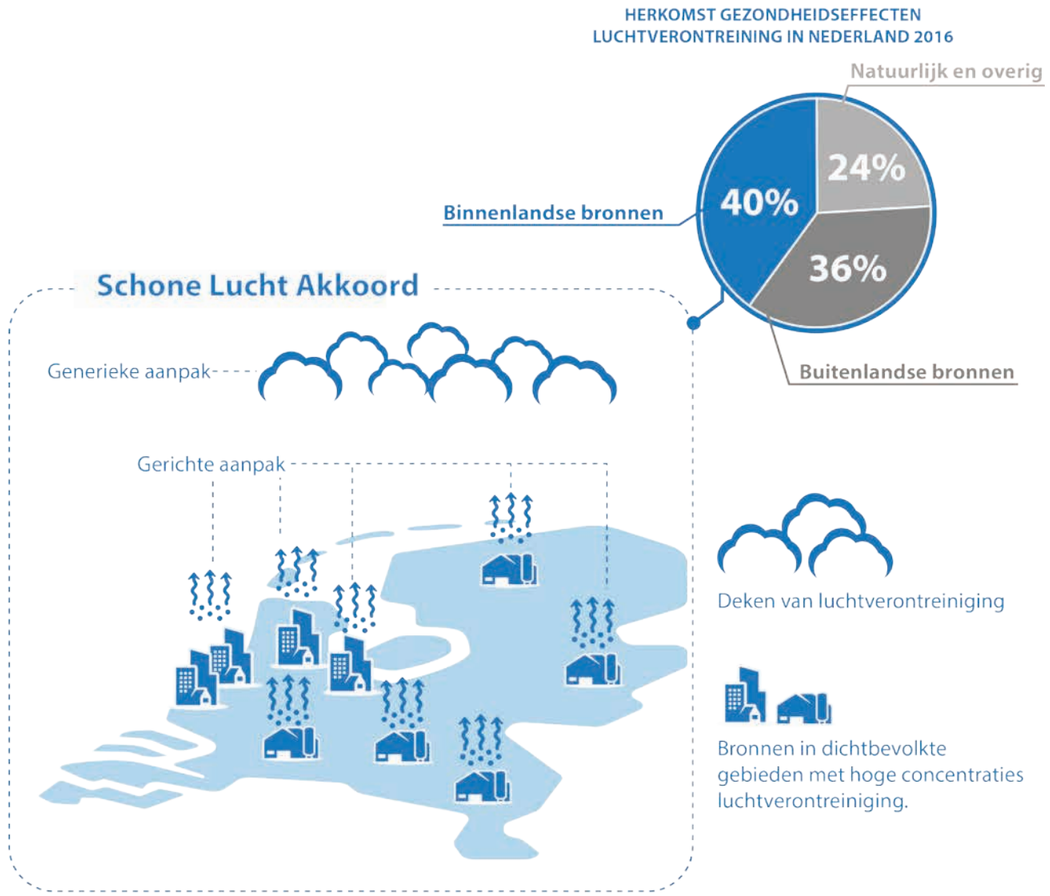
4.000 - 5.000

minder sterfgevallen/jaar als gevolg van luchtverontreiniging in 2030

+ 3 tot 6 miljard euro maatschappelijke baten/jaar in 2030

Urgentie en doel van het Schone Lucht Akkoord.[1]

AANPAK SCHONE LUCHT AKKOORD



Het Schone Lucht Akkoord bevat generieke en specifieke maatregelen. Generieke maatregelen pakken (de deken van) luchtverontreiniging boven heel Nederland aan. Specifieke maatregelen richten zich op dichtbevolkte locaties met hoge concentraties luchtverontreiniging, waar de potentiële gezondheidswinst het grootst is. Een vermindering van de deken van vieze lucht levert gezondheidswinst op voor heel Nederland, in de gebieden met de hoogste (piek-) belasting aan concentraties kan de gezondheidswinst aanzienlijk zijn.

naal luchtbeleid moet ertoe leiden dat in 2030 gemiddeld ruim vier maanden gezondheidswinst is gerealiseerd en dat er jaarlijks 4.000 tot 5.000 minder sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan luchtvervuiling zijn. Deze gezondheidswinst heeft ook een directe economische winst tot gevolg. In 2030 wordt hiermee jaarlijks zo'n 3 tot 6 miljard per euro bespaard ten opzichte van 2016.

Samen maken we het verschil

Om deze ambitie te bereiken is het Schone Lucht Akkoord opgesteld. Het Schone Lucht Akkoord maakt de omslag van alleen sturen op het voldoen aan Europese grenswaarden, naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen.
In het Schone Lucht Akkoord leggen Rijk, provincie en gemeenten vast wat zij gaan doen om onze lucht schoner te maken. Hoe meer partijen meedoen, hoe groter de winst.

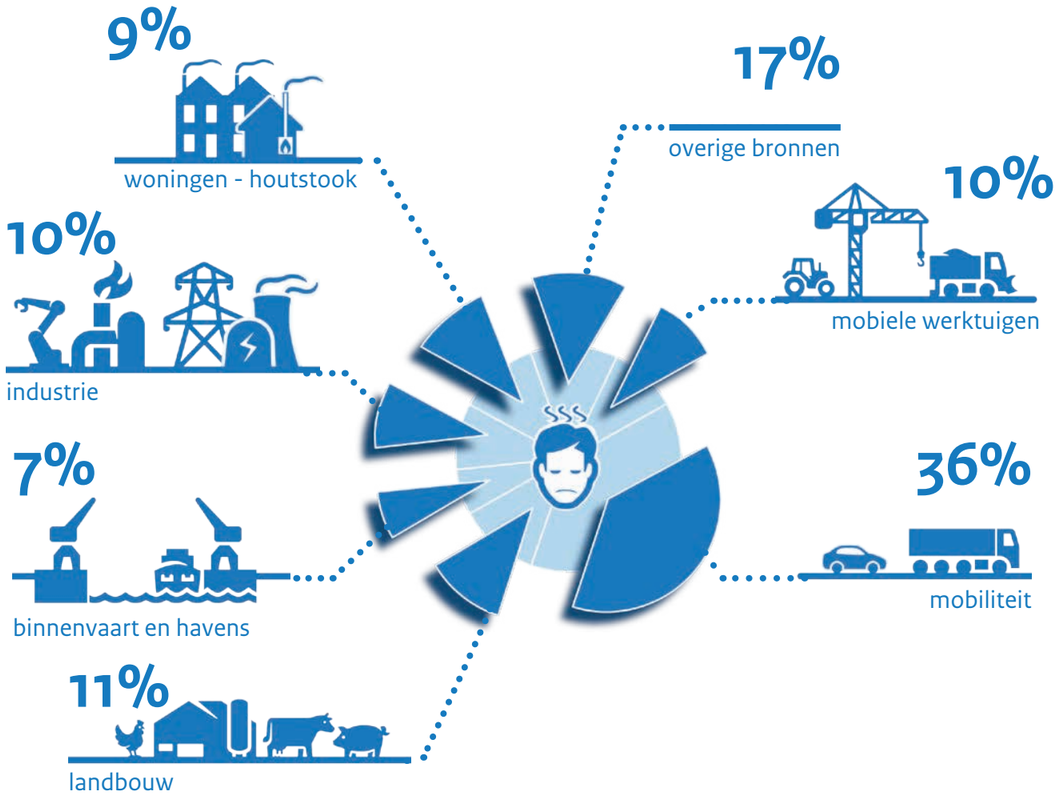
Maatregelen; generiek en gebiedspecifiek

Het Schone Lucht Akkoord heeft als doel in heel Nederland de luchtkwaliteit te verbeteren, wil de 'deken van luchtverontreiniging' die over ons land ligt zoveel mogelijk wegtrekken. Daartoe geeft het Schone Lucht Akkoord per relevante sector (wegverkeer, mobiele werktuigen, industrie, huishoudens, scheepvaart en havens en landbouw) aan met welke maatregelen de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof naar de lucht wordt teruggedrongen en wie daarvoor aan de lat staat of staan. Voor de luchtvaartemissies in Nederland worden de aanpak en maatregelen uitgewerkt in de Luchtvaartnota en de daarop volgende Luchthaven-besluiten.

Naast deze generieke benadering staat de gebiedsspecifieke aanpak. Voor dicht bevolkte gebieden met hoge concentraties luchtverontreiniging is een aanvullende aanpak op maat nodig. Hier is de blootstelling het hoogst

1 RIVM: VTV – verkenning (Volksgezondheid toekomst verkenning 2018). Het gaat hierbij om vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide.
2 De gezondheidseffecten en gezondheidswinst voor het Schone Lucht Akkoord zijn berekend op basis van verloren levensjaren.

BIJDRAGE BINNENLANDSE BRONNEN



Bijdrage per sector aan het gezondheidseffect afname levensduurverwachting. (2016)[1]

en de potentiële gezondheidswinst het grootst. Voor kwetsbare groepen worden maatregelen uitgewerkt, zoals een stookalert bij ongunstige weersomstandigheden en/of slechte luchtkwaliteit. Ook worden maatregelen op lokaal niveau onderzocht, denk aan de invoering van houtstookarme en houtstookvrije wijken.

Internationale agenda

Luchtkwaliteit houdt zich niet aan grenzen. In onze aanpak kan de internationale component dan ook niet ontbreken. Ongeveer de helft van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland komt door luchtvervuiling uit het buitenland. De ontwikkeling van emissies uit het buitenland is niet direct te beïnvloeden, maar een stevige Nederlandse inzet moet hier zeker aan gaan bijdragen. Daarom zetten wij ons in internationaal verband actief in voor een Europabrede aanscherping van de emissie-eisen en presenteren wij met het Schone Lucht Akkoord onze internationale agenda.

Kennisontwikkeling en monitoring

De kennis over luchtkwaliteit en over hoe we daar effectief beleid op kunnen voeren is continu in ontwikkeling. Daarom werken we aan een kennis- en innovatieagenda om beter inzicht te krijgen in de effectiviteit van de maatregelen en om innovatieve aanpakken te ontwikkelen. We verdiepen onze kennis over bronnen van luchtverontreiniging en doen onderzoek naar de gezondheidseffecten van verschillende verontreinigende stoffen.
Als onderdeel van de agenda wordt een aantal innovatieve pilots opgestart, waarin we samen met decentrale overheden experimenteren met vernieuwende en vergaande maatregelen om de luchtverontreiniging aan te pakken. Deze pilots hebben onder andere betrekking op schone landbouw, een gezonde haven en de ontwikkeling van houtstookvrije/houtstookarme wijken.
We gaan de effecten van onze maatregelen nauwkeurig monitoren. Daartoe heeft het RIVM de Gezondheidsindicator ontwikkeld (zie ook Hoofdstuk 2). Hiermee kan worden berekend wat het effect van luchtvervuiling is op de levensverwachting van de bevolking. Niet alleen landelijk, maar tot op buurtniveau. Tenminste ééns in de drie jaar, te beginnen in 2020, wordt met behulp van de gezondheidsindicator berekend of de doelen van het Schone Lucht Akkoord nog binnen bereik liggen of dat bijsturing nodig is.

Betrokkenheid en jongeren

Schone lucht gaat ons allemaal aan. Luchtkwaliteit raakt mensen en bedrijven en ook onze toekomstige generaties. Daarnaast wordt met projecten zoals ‘Citizens science’ of ‘burgerwetenschap’ de betrokkenheid versterkt bij het luchtkwaliteitsbeleid. Door bewoners te betrekken bij het opzetten van een meetnetwerk krijgen zij een actieve rol in het monitoren van de luchtkwaliteit en kunnen we tegen minder kosten een grotere hoeveelheid data verzamelen. Daarmee geven we ook op het niveau van de individuele burger inhoud aan ons adagium ‘schone lucht is een gezamenlijke verantwoordelijkheid’.

Relatie tot het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Schone Lucht Akkoord is anders van aard en doelstelling dan het lopende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL voorziet in een gezamenlijke inspanning van Rijksoverheid en decentrale overheden om de (resterende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit op te lossen. Het Schone Lucht Akkoord daarentegen is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen, door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en werkt toe naar de WHO-advieswaarden in 2030. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft het NSL van kracht. Voor de periode na het NSL heeft het kabinet het voornemen om bestuurlijke afspraken te maken met relevante gemeenten en provincies in aandachtsgebieden, om de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanpak van (dreigende) overschrijdingen nader te verankeren.

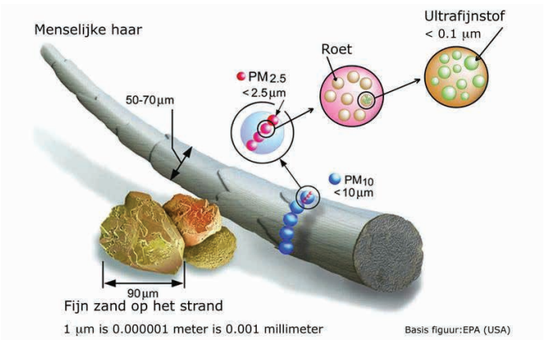
Relatie aanpak stikstofdepositie en het Schone Lucht Akkoord.

De stikstofaanpak en het Schone Lucht Akkoord versterken elkaar:
Veel maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen bij aan natuurdoelen door reductie van stikstofdepositie. Anderzijds leiden de aanvullende maatregelen vanuit de aanpak van stikstofdepositie op de natuur meestal tot gezondheidswinst. De maatregelen in beide beleidsdossiers worden binnen het Rijk afgestemd. Voor de sector landbouw is de stikstofaanpak leidend. Het Schone Lucht Akkoord voert geen nieuwe ingrijpende maatregelen op voor de landbouw, maar beperkt zich tot het effectief uitvoeren van bestaand beleid en innovaties.

Toelichting:
Het Schone Lucht Akkoord richt zich op gezondheidswinst door een vermindering van:
- Fijnstof; primair fijnstof zoals roet en secundair fijnstof dat onstaat uit onder andere ammoniak (NH_3).
- Stikstofdioxide (NO_2).

Aanpak van de ‘deken’ van luchtvervuiling zorgt zowel voor gezondheidswinst als voor minder depositie op de natuur.

VORMEN VAN FIJNSTOF[2]



Schematische voorstelling van de grootte van fijnstofdeeltjes ten opzichte van een mensenhaar.

1 RIVM
2 http://epa.gov/airquality/particlepollution/basic.html

De voornaamste luchtverontreinigende stoffen en bronnen[1]

Stikstofoxiden (NOx): als stikstof de verbinding aangaat met zuurstof in de lucht ontstaan stikstofoxiden (stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO_2), gezamenlijk NOx). De voornaamste bronnen van stikstofoxiden zijn verkeer en scheepvaart. Vooral in stedelijke gebieden en bij snelwegen is de concentratie stikstofdioxide hoog.

Fijnstof (kleiner dan 10 micrometer): fijnstof bestaat uit deeltjes en druppelvormige stoffen in de lucht die niet met het blote oog waarneembaar zijn (anders is sprake van grof stof). Directe uitstoot van fijnstof wordt primair fijnstof genoemd. Fijnstof kan ook gevormd worden als stikstofoxiden reageren met verzurende stoffen, zoals ammoniak. In dat geval is sprake van secundair fijnstof. Fijnstof (in het Engels particulate matter, vandaar de afkorting PM) kent verschillende vormen:

PM10: fijnstof met een diameter kleiner dan 10 micrometer. De voornaamste bronnen van PM10 zijn industrie, verkeer, landbouw en scheepvaart.

PM2,5: fijnstof met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer. Bronnen zijn industrie, verkeer, landbouw, huishoudens en (zee)scheepvaart. PM2,5 verspreidt zich (veel sterker dan PM10) als een deken over het land.

Roet: een bijzondere vorm van fijnstof is roet (elemental carbon) dat een diameter heeft van kleiner dan 0,3 micrometer. Roet bestaat uit koolstof met verbindingen zoals metalen en komt vrij bij onvolledige verbrandingsprocessen.

Ultrafijnstof: de kleinste factie fijnstof (diameter kleiner dan 0,1 micrometer). Ultrafijnstof komt vrij bij verbrandingsprocessen, zoals houtstook, en wordt uitgestoten door auto's en door vliegtuigen, met name bij opstijgen en landen.

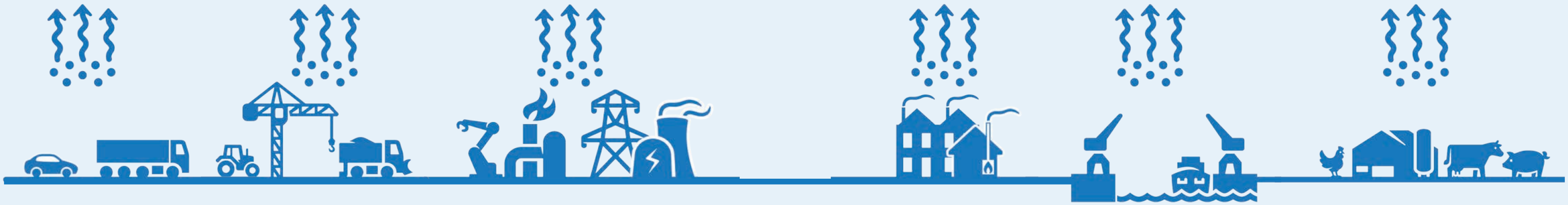
Ammoniak (NH_3): ammoniak verbindt zich in de lucht met stikstofoxiden en vormt zo secundair fijnstof. De voornaamste bron is landbouw. De hoogste concentraties ammoniak zijn dan ook te vinden in de landbouwregio's in Midden- en Zuid-Nederland.

Zwaveldioxide (SO_2): zwaveldioxide komt vrij bij de verbranding van zwavelhoudende (fossiele) brandstoffen en vormt zo secundair fijnstof.

Ozon (O_3): ozon is een gas dat onder invloed van zonlicht wordt gevormd uit koolmonoxide, stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen. De concentratie ozon wordt beïnvloed door het weer en is hoog op zonnige, windstille dagen. O_3 is op leefniveau zeer schadelijk voor planten, dieren en de gezondheid van de mens.

Het meest schadelijk zijn fijnstof, NO_2, ammoniak, zwavelstofdioxide en ozon. Doordat stikstofdioxiden, ammoniak en zwaveldioxide de eigenschap hebben op de bodem neer te slaan (depositie) hebben zij tevens een ernstig negatief effect op natuurkwaliteit en biodiversiteit in ons land en onze buurlanden.
De maatregelen in het Schone Lucht Akkoord richten zich hoofdzakelijk op het voorkomen van gezondheidsschade door stikstofoxiden en fijnstof (PM10, PM2,5 inclusief roet). Veel van deze maatregelen verminderen ook de uitstoot van andere stoffen.

BINNENLANDSE BRONNEN VAN LUCHTVERTONTREINIGDE STOFFEN

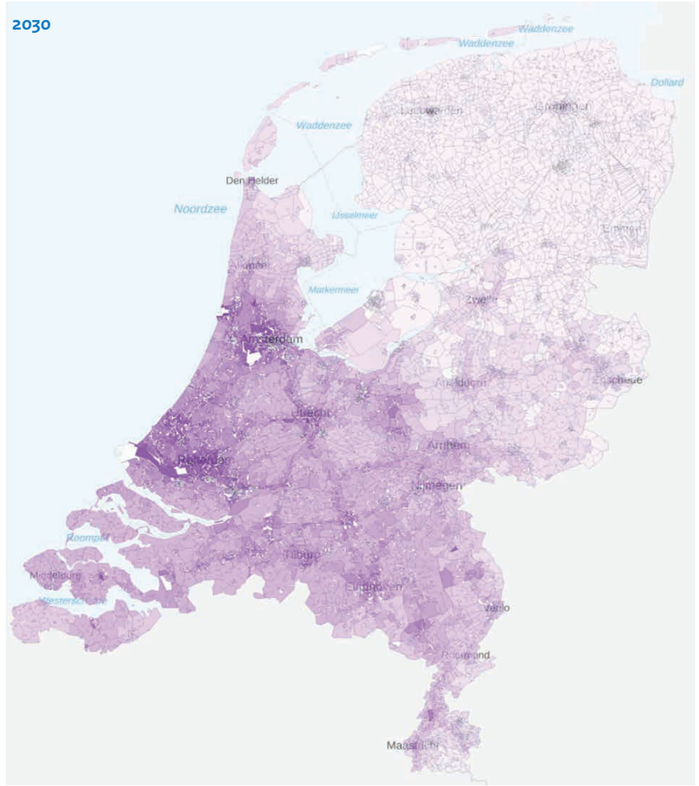


1 IBO luchtkwaliteit 2018

GEZONDHEIDSINDICATOR LUCHTVERONTREINIGING[1]

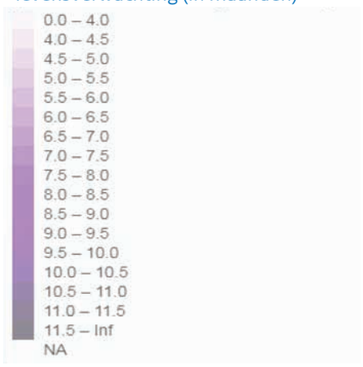


Verlies aan levensverwachting door luchtverontreiniging 2016 (in maanden). Hoe donkerder de kleur hoe groter het verlies aan levensverwachting.



Maximaal voorzien verlies van levensverwachting in 2030 (in maanden), bij uitvoering van vastgesteld beleid. In 2030 is de kaart aanzienlijk lichter voor geheel Nederland wat gelijk staat aan een hogere levensverwachting ten opzichte van 2016..

Legenda verlies van levensverwachting (in maanden)



2. Impact van luchtverontreiniging op gezondheid

Blootstelling aan luchtverontreiniging kan er toe leiden dat mensen vroeger sterven en het kan een scala van gezondheidsklachten veroorzaken die de kwaliteit van leven van mensen en het functioneren op school en werk aantasten. De grootste gezondheidswinst is te halen bij de groepen die jarenlang bloot staan aan luchtverontreiniging. Vaak is dat in de grote steden, bij wegen, industrie en intensieve veehouderijbedrijven. Ook onder de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit treden gezondheidseffecten op, daarom werkt het Schone Lucht Akkoord toe naar de WHO-advieswaarden.

Schadelijke stoffen

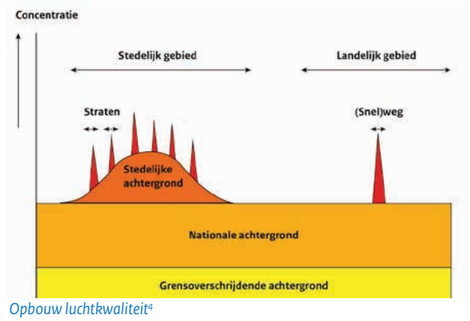
Voor gezondheidsschade zijn de belangrijkste componenten in verontreinigde lucht fijnstof, stikstofdioxide en ozon.[2] PM2,5 en roet zijn de schadelijkste componenten van fijnstof (zie overzicht schadelijke stoffen).[3] Stikstofoxiden, ammoniak en zwaveldioxide kunnen leiden tot de vorming van secundair fijnstof, dat als een deken over grote delen van Nederland ligt en van grote invloed is op de jaargemiddelde concentraties waaraan de hele Nederlandse bevolking blootstaat.
Doordat stikstofdioxiden, ammoniak en zwaveldioxide op de bodem neer slaan (depositie) zijn zij schadelijk voor de natuur en de biodiversiteit in ons land en onze buurlanden.

Generieke en gerichte aanpak

De meeste gezondheidswinst wordt bereikt met een generieke aanpak die er op is gericht om in heel Nederland de deken van fijnstof te verminderen. Iedere verlaging van de concentratie PM2,5 met 5 microgram per m3 levert ongeveer drie maanden langer leven op.[2]
Om hoogblootgestelden en hooggevoelige groepen te beschermen is aanvullend op de generieke aanpak een gerichte aanpak nodig. Noodzakelijk is om ook de pieken in de luchtverontreiniging in kaart te brengen en samen met lokale partijen gericht maatregelen te nemen om de emissie van bijvoorbeeld verkeer, intensieve veehouderij en houtstook te verminderen.

Hooggevoelige groepen

Het Schone Lucht Akkoord richt zich op een verdere afname van het aantal hoogblootgestelden en daarnaast is er aandacht voor mensen die hooggevoelig voor gezondheidschade zijn. Dat zijn vooral ouderen, kinderen en mensen met een luchtwegaandoening. Om schade bij deze groepen te beperken richt het Schone Lucht Akkoord zich op beleid rond gevoelige bestemmingen, zoals scholen en ziekenhuizen.



Opbouw luchtkwaliteit[4]

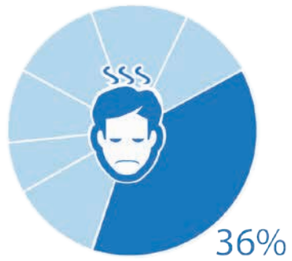
Gezondheidsindicator

Om te kunnen monitoren of het totaal aan maatregelen daadwerkelijk schonere lucht oplevert is de gezondheidsindicator ontwikkeld (zie afbeelding hiernaast). Deze meet of de gezondheidseffecten minder negatief worden.

1 RIVM: Gezondheidsindicator
2 Gezondheidsraad, 2018, Gezondheidswinst door schonere lucht
3 RIVM: VTV – verkenning (Volksgezondheid toekomst verkenning 2018)
4 RIVM: 2018. GGD-richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/



Bijdrage aan gezondheidseffecten voor wegverkeer in Nederland



3. Aanpak mobiliteit

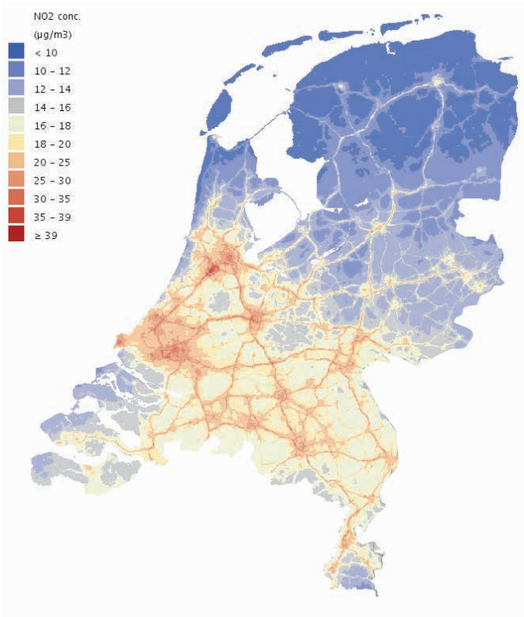
Wat is er aan de hand?

Van vrachtauto's tot scooters, alles wat over de weg op fossiele brandstof rijdt, zorgt voor luchtvervuiling. Oudere dieselvoertuigen zijn de grootste boosdoeners. Maar ook lokaal bij fietspaden kunnen brommers een belangrijke bron zijn.

Mensen worden ziek van uitlaatgassen. In Nederland is 36 procent van de gezondheidseffecten van binnenlandse bronnen te wijten aan het wegverkeer. Bij één op de vijf kinderen met astma is de ziekte gerelateerd aan luchtvervuiling door het verkeer.[2]

De overgang naar elektrische en waterstofvoertuigen zal gunstig uitpakken voor de luchtkwaliteit. Maar auto's gaan lang mee en tot die tijd komt de gezondsheidswinst vooral door het schoner maken van diesel- en benzinevoertuigen, meer fiets, meer en schoon openbaar vervoer en het weren van (vervuilende) voertuigen uit steden.

STIKSTOFDIOXIDE CONCENTRATIE NEDERLAND 2017[1]
(in microgram/m3)



1 RIVM: https://www.atlasleefomgeving.nl

2 P. Achakulwisut et all, 2019, The Lancet, Global, national, and urban burdens of paediatric asthma incidence attributable to ambient NO_2 pollution: estimates from global datasets

Doel:

71%

minder gezondheidsschade in 2030 dan in 2016

Actor	Type maatregel	Maatregelen
Rijk	EU emissie-eisen	• Actieve inzet om de Europese emissie-eisen voor voertuigen aan te scherpen; waaronder ambitieuze post Euro-6/VI-emissienormen. • In 2021: een roettest invoeren voor dieselwagens in de APK- keuring.
Rijk	EU emissie-eisen	• Emissiemeetprogramma voor auto's, om de strengere Europese normen goed te kunnen onderbouwen.
Rijk Gemeente Provincie	Gezond mobiliteitsbeleid	• Gezondheidsdoelen voor schonere lucht expliciet opnemen in de verkeers- en vervoersplannen van deelnemende overheden en in de Regionale Mobiliteitsprogramma's. • Emissie-eisen opnemen bij inkoop of vergunningverlening van voertuigen of transportdiensten voor deelnemende overheden. Uiterlijk in 2020 afspraken maken over concrete gunningscriteria en over de periodieke aanscherping tot 2030. Inzet is om zo snel mogelijk (oudere) dieselvoertuigen te vervangen door schonere (elektrische) alternatieven. • Mogelijkheden bekijken (inclusief bestaande instrumenten als de GES-methode) om de gezondheidseffecten van onder meer investeringen in infrastructuur of een mobiliteitsfonds beter in kaart te brengen. • Lokaal mobiliteitsbeleid waaronder agenda fiets, deelmobiliteit etcetera.
	Klimaatakkoord	• Stimuleringspakket zero-emissie wegvervoer. • Bestuursakkoord zero-emissie OV bussen en zero-emissie-doelgroepenvervoer. • Zero-emissie stadsdistributie in 30-40 steden. • Minder voertuigkilometers door werkgeversaanpak. • 30% reductie op transportkilometers achterlandtransport.
Rijk	Keuringen en belastingen	• In 2020: een roettoeslag invoeren in de motorrijtuigenbelasting. • In 2023: een vrachtwagenheffing invoeren. Dit is een kilometerprijs voor vracht die lager is naarmate een vrachtwagen minder vervuilend is. De opbrengsten hiervan worden benut voor duurzame innovatie van wegtransport. • Controles verscherpen of wegvervoer aan de normen voldoet. • Onderzoek naar emissietest voor katalysatoren in de APK. • Onderzoeken naar ad blue manipulatie bij vrachtwagens. • Onderzoeken of met belastingen de negatieve gezondheidseffecten van emissie door wegverkeer verder omlaag kunnen.

Strengere regels

Strengere Europese eisen aan voertuigen hebben al tot een schoner verkeer geleid. Regelgeving werkt dus. Een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen (auto's, vrachtwagens, brommers) is een effectieve maatregel om de uitstoot van wegverkeer te verminderen.
Verscherpte controles, bijvoorbeeld op de werking van AdBlue-systemen, versterken de effectiviteit van de maatregelen. Door AdBlue aan het uitlaatsysteem van dieselmotoren toe te voegen, wordt de uitstoot van stikstofoxide drastisch verlaagd. Dit is noodzakelijk om aan de emissie-eisen te voldoen.
Belastingen zijn van grote invloed op de samenstelling van het wagenpark en vormen daarmee een krachtig instrument om op de beperking van de emissie te sturen.

Klimaatakkoord

Het klimaatakkoord bevat veel mobiliteitsmaatregelen en deze dragen ook bij aan een schonere lucht. Zoals:

- maatregelen voor woon-werkverkeer (werkgeversaanpak)
- elektrificatie van vervoer
- een plaatselijk betere ruimtelijke inrichting
- lokaal parkeerbeleid
- lokaal beleid voor zero-emissie stadsdistributie van pakketten en vracht
- emissieloos personen-, groeps- en openbaar vervoer
- meer fietsgebruik

De maatregelen gericht op minder transport en elektrificatie zorgen voor minder luchtvervuiling, vooral op de langere termijn.

Wat willen we bereiken?

We willen dat in 2030 minstens 71 procent minder gezondheidsschade ontstaat door de uitstoot van verkeer dan in 2016.

In het Schone Lucht Akkoord zetten gemeenten, provincies en Rijk in op vier sporen:

- Aanscherping Europese emissie-eisen
- Maatregelen uit het Klimaatakkoord
- Gezond mobiliteitsbeleid
- Keuringen en belastingen voor auto's

w



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

Wethouder Arno Bonte, Rotterdam:

'Ambitie Schone Lucht Akkoord spreekt me aan'



Bron beeld: gemeente Rotterdam

"Rotterdammers zijn minder gezond dan andere Nederlanders. Bijna alle bronnen van luchtverontreiniging zijn in Rotterdam present: industrie, intensief wegverkeer, scheepvaart, houtrook.
Onze eerste zorg op dit moment: in de stad zijn twaalf straten die (bijna) boven de Europese norm voor stikstof-dioxide zitten. Daardoor worden veel inwoners aan luchtverontreiniging blootgesteld. We zetten alles op alles om in 2020 ook op die plekken onder de norm uit te komen. Daarnaast willen we in heel Rotterdam de gemiddelde luchtkwaliteit verbeteren. In 2025 willen we een luchtkwaliteit zoals de wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voorschrijft, die nauwelijks gezondheidsschade meer oplevert."

"Met het Schone Lucht Akkoord voelt Rotterdam zich gesteund"

Rotterdamse pilots

Rotterdam presenteerde in juli 2019 de tweede Koersnota Schone Lucht, voor de periode 2019-2022, met zeventien maatregelen om de gezondheidsschade door luchtvervuiling te beperken.
In 2019 gaan drie pilots van start om de dringendste direct vorm te geven:

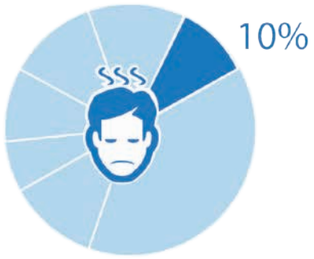
- Experimenten om de verkeersstroom op het Maastunneltracé te verminderen. Deze vervuilende verkeersader dwars door de stad trekt veel doorgaand verkeer, dat ook over de ringweg kan rijden.
- Slimme bouwlogistiek. "Rotterdam heeft een enorme bouwopgave in de bestaande stad, waardoor veel bouwverkeer door de stad rijdt. Dit verkeer aan de rand van de stad verzamelen en vanaf daar gebundelde distributie, liefst elektrisch, levert een grote winst voor de gezondheid."
- Walstroom voor zeeschepen. "Voor binnenvaartschepen hebben we in Rotterdam al succes geboekt door het gebruik van generatoren aan boord te verbieden. Dit specifiek Rotterdamse punt is overgenomen in het Schone Lucht Akkoord."

Niet stoppen bij de Europese norm

Het Rijk steunt de gemeente financieel bij de maatregelen voor schone lucht. "Zeker zo belangrijk als zo'n financiële bijdrage is dat nationaal op tafel ligt dat luchtvervuiling echt levens verkort en verziekt. En dat we dit grote probleem alleen gezamenlijk kunnen aanpakken. Als wij maatregelen nemen langs drukke verkeerswegen, dan verwacht ik dat het Rijk de rijkswegen ook zo inricht dat ze de lucht minder vervuilen. Met het Schone Lucht Akkoord voelt Rotterdam zich gesteund."
"Wat mij betreft gaan we hard aan de slag met de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord omdat deze ook bijdragen aan de Rotterdamse klimaatambities. Alle fronten die ertoe doen staan erin. Met concrete afspraken, die goed werken voor gemeenten en die samenhang vertonen. En we leunen niet achterover als de Europese normen zijn gehaald, we stoppen pas als de gezondheid van mensen niet meer in het geding is. Die ambitie spreekt me aan."



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

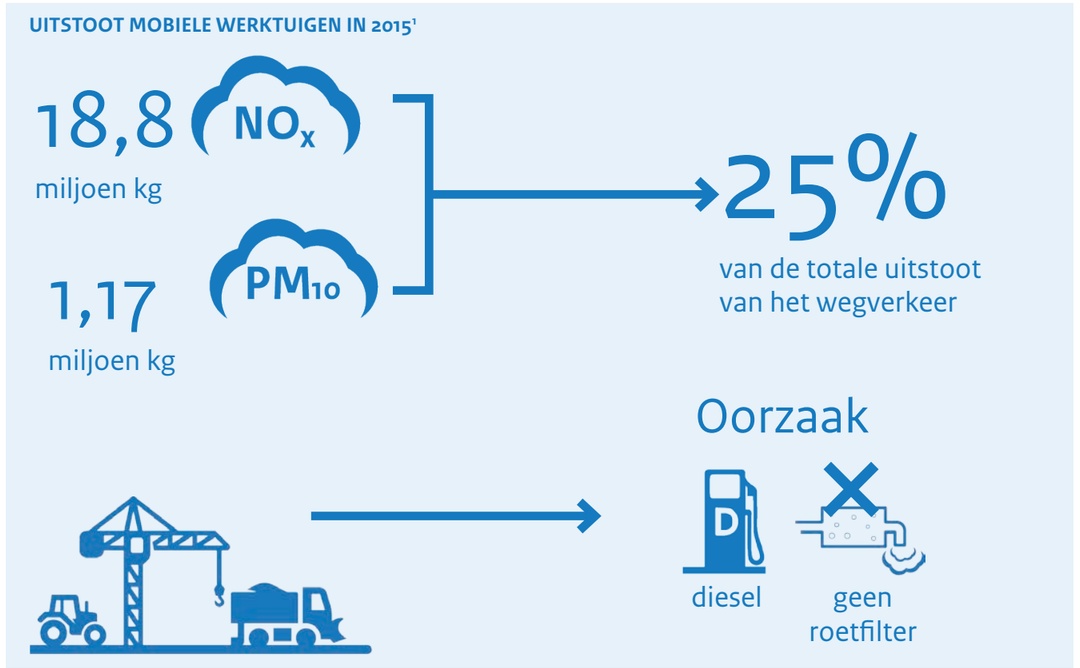


Bijdrage aan de gezondheidseffecten door mobiele werktuigen in Nederland.



4. Aanpak mobiele werktuigen

Wat is er aan de hand?
De uitstoot van mobiele werktuigen is fors (zie figuur uitstoot mobiele werktuigen). Deze machines draaien vaak op dichtbevolkte plekken, bijvoorbeeld op bouwlocaties in de stad of bij festivals. Bij bouwwerkzaamheden kan het voorkomen dat dieselaggregaten wekenlang vlak bij de gevel van woningen staan. Dat lijkt onschuldig, maar op drie meter afstand van een aggregaat is de roetconcentratie tot zeven maal hoger dan de achtergrondconcentratie en is de fijnstofconcentratie tot tweeënhalf maal hoger. Bij zwaardere aggregaten is die emissie nog groter. De uitstoot van mobiele werktuigen, zoals bouwmachines, veegwagens en aggregaten, blijkt een aanslag op de gezondheid. Deze werktuigen zijn, ondanks hun beperkte aantal, verantwoordelijk voor tien procent van de gezondheidseffecten die ontstaan door binnenlandse luchtverontreiniging.



De sector Mobiele werktuigen is qua omvang vele malen kleiner dan de sector Mobiliteit, maar zij stoot wel relatief veel stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM10) uit; evenveel als een kwart van de totale uitstoot NOx en PM10 van de sector mobiliteit

1 CBS

Doel:



75%

minder gezondheidsschade
in 2030 dan in 2016

Actor	Type maatregel	Maatregelen
 Rijk  Gemeente  Provincie	 Emissie-eisen	• Voortouw nemen om het aandeel schone mobiele werktuigen bij Rijk, provincies en gemeenten sneller te vergroten. • Afspraken maken over het opstellen van emissie-eisen voor mobiele werktuigen in 2020 en over aanscherping tot 2030. • Onderzoek naar mogelijkheden en effecten van het stoppen van diesel-werktuigen zonder roetfilter in de bebouwde kom. • Inzet van zero-emissie materieel stimuleren in de aanbestedingen. In 2030 zo veel mogelijk zonder emissie werken, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. • Mogelijkheden onderzoeken om emissie-eisen op te nemen in omgevingsvergunningen en milieuzones voor mobiele werktuigen in bijvoorbeeld groenbeheer in binnensteden (vooral op plaatsen met hoge blootstelling aan luchtvervuiling). Onderzoeken of zulke maatregelen het gewenste effect opleveren.
 Rijk  Gemeente	 Emissie-eisen	• Mogelijkheden zoeken om de emissie-eisen in de praktijk te handhaven. Zo nodig keuringsystematiek ontwikkelen voor toezicht op de naleving van aanbestedingseisen voor schonere mobiele werktuigen. Zo mogelijk aansluiten bij systematiek en certificering van CO2-prestatieladder.
 Rijk	 Emissie-eisen	• Emissie-eisen opnemen in de criteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI-criteria) op de site van het expertisecentrum aanbesteden PIANOo.
	 Europa	• Actief inzetten voor verdere aanscherping Europese emissie-eisen voor NRMM (zie kader), bovenop de Stage V-eisen die vanaf 2020 voor alle nieuwe motoren gelden.

In het Schone Lucht Akkoord bewandelen we twee paden:



We stellen zelf emissie-eisen aan mobiele werktuigen, onder meer via overheidsaanbestedingen van wegenbouw en waterwerken.



We proberen de Europese normen nog verder te verlagen.

Wat willen we bereiken?

In het Schone Lucht Akkoord werken we stapsgewijs toe naar zero-emissie mobiele werktuigen. Het Schone Lucht Akkoord streeft ernaar de gezondheidseffecten van deze machines in 2030 met 75 procent te hebben teruggedrongen vergeleken met 2016.
Voor mobiele werktuigen is een forse gezondheidswinst mogelijk door de machines versneld schoner te maken. Verschillende steden zijn al begonnen met het verkennen en toepassen van manieren om de uitstoot te verminderen.

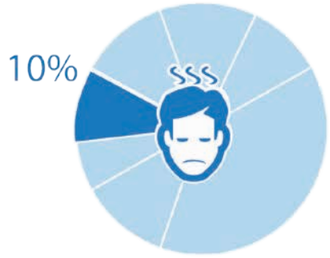
Pilot mobiele werktuigen in steden

We willen versneld naar een situatie waarin we geen mobiele werktuigen meer inzetten die schadelijke stoffen uitstoten. Dat geldt vooral in steden.
Met een pilot 'zero-emmissie mobiele werktuigen' onderzoeken Rijk en deelnemende gemeenten wat de mogelijkheden zijn in de praktijk. We onderzoeken welke werktuigen het meest schadelijk zijn voor de gezondheid en wat de schone alternatieven zijn. Ook kijken we naar geschikt instrumentarium (zoals subsidies, sloopregelingen en andere regelgeving) en naar toezicht en handhaving.

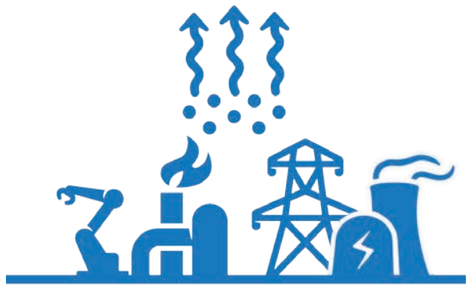
Wat is NRMM?

NRMM staat voor Non Road Mobile Machinery. Dit zijn alle voertuigen en machines die niet per se bedoeld zijn voor transport over de weg. Dieseltreinen en binnenvaartschepen bijvoorbeeld, maar ook machines in de bouw, landbouw, weg- en waterbouw (bijvoorbeeld hijskranen, tractoren, aggregaten en graafmachines) of onderhoudswerktuigen zoals veegwagens.


Bron Beeld: https://www.mediathekrijksoverheid.nl/



Bijdrage aan gezondheidseffecten door industrie in Nederland



5. Aanpak industrie

Wat is er aan de hand?
Gelukkig produceert de Nederlandse industrie anno 2020 veel schoner dan een paar decennia terug. Vooral in de jaren negentig van de vorige eeuw daalde de uitstoot van schadelijke stoffen sterk. Sinds 2010 lijkt dit echter te stabiliseren, terwijl de industrie nog altijd verantwoordelijk is voor 10 procent van de gezondheidsproblemen door luchtvervuiling uit Nederland. Wanneer we niets doen dan neemt de gezondheidsschade toe als gevolg van de economische groei.
De hoogste concentraties fijnstof worden gemeten bij grote industriële complexen, bijvoorbeeld bij hoogovens en bij op- en overslag van steenkool.

Ruime marge
De industrie moet zich aan algemene regels houden die het rijk stelt en aan eisen in de vergunning. Daarbij moet de industrie de best beschikbare technieken toepassen (BBT). Dit zijn de meest doeltreffende technieken om het milieu zo veel mogelijk te ontzien. De Europese Commissie stelt vast welke technieken dat kunnen zijn en vertaalt die in ranges voor toe te passen emissiegrenswaarden voor de industrie (BBT-conclusies of BREF's). De Europese regelgeving biedt de vergunningverlener veel ruimte om te beoordelen welke BBT de industrie in specifieke situaties moet toepassen. De Europese speelruimte verkleinen is niet alleen goed voor een verlaging van de concentraties luchtverontreiniging, maar zorgt ook voor een gelijk speelveld in Europa.

Klimaatbeleid
Het klimaatbeleid voor industrie en het Schone Lucht Akkoord versterken elkaar. Zo komt er minder fijnstof in de lucht doordat vanaf 2030 het stoken van kolen voor elektriciteitsopwekking in centrales verboden is en door de duurzame elektriciteitsopwekking met zon en wind.

Doel:

Constante vermindering van emissie van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid richting 2030

Actor	Type maatregel	Maatregelen
 Rijk	 Vergunning, handhaving en algemene regels	• De Inspectie Leefomgeving en Transport (ministerie van IenW) ondersteunt provincies, gemeenten en omgevingsdiensten met kennis en capaciteit bij het doorlichten van vergunningen, met als doel op het gewenste BBT-niveau te komen. • Mogelijkheden onderzoeken (onder meer via pilot, zie kader) om met aanpassing van algemene regels, informatiedocumenten of kennisnetwerken BBT-conclusies beter te implementeren. Uiterlijk in 2021 willen we hierover rapporteren en vervolgacties starten. • Nagaan welke emissie-eisen in algemene regels aangescherpt kunnen worden en deze zo spoedig mogelijk omzetten in regelgeving.
	 Europa	• Inzetten om in Europees verband de toepassing van de BBT-conclusies aan te scherpen (en de speelruimte zoveel mogelijk te beperken) en zo een zo laag mogelijke emissie toe te staan.
	 Klimaatbeleid	• Er is onderzoek gestart naar de effecten van emissie-eisen voor kleine en middelgrote biomassa installaties.
 Rijk  Provincie  Gemeente	 Vergunning, handhaving en algemene regels	• Vanaf 2020 zoveel mogelijk de strengst mogelijke emissieeisen (onderkant BREF-range) hanteren wanneer bevoegd gezag nieuwe vergunningen verleent of vergunningen actualiseert. Het Rijk zal het bevoegd gezag faciliteren met kennis en capaciteit. • Rijk zal nagaan welke emissie-eisen in algemene regels aangescherpt kunnen worden en zet deze zo spoedig mogelijk om in regelgeving. • Onderzoeken hoe beter toezicht tot minder emissie kan leiden. Zo nodig maatregelen nemen om toezicht en handhaving te verbeteren.
 Provincie  Gemeente	 Vergunning, handhaving en algemene regels	• Inzetten op scherpe vergunningverlening, actualisatie van het vergunningsbestand en waar nodig het toezicht aanscherpen. • Positieve resultaten uit de pilot ‘scherp vergunnen’ (zie kader) toepassen bij het toekennen van vergunningen voor de industrie.

De afspraken in het Schone Lucht Akkoord concentreren zich voor de industriële sector op drie gebieden:



We hanteren strengere eisen bij het verlenen van vergunningen en handhaven strikter.



We zetten ons in voor een algehele verlaging van de emissie van schadelijke stoffen in heel Europa.



Maatregelen binnen het klimaatbeleid benutten we ook voor schonere lucht.

Wat willen we bereiken?

We streven er met de afspraken in het Schone Lucht Akkoord naar dat de industrie richting 2030 de emissie van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid weer constant vermindert. Voor de industrie en energiesector worden de gehanteerde emissie-eisen in de vergunningverlening verscherpt. Bijvoorbeeld op de lijst Best Beschikbare Technieken. De recente aanscherpingen van de vergunningen laten zien dat er soms nog veel ruimte is om de uitstoot te beperken. Waar mogelijk worden de algemene minimum (emissie-)eisen voor de industrie en energiesector in de regelgeving verbeterd. We willen in Europa pleiten voor scherpe BBT-conclusies.

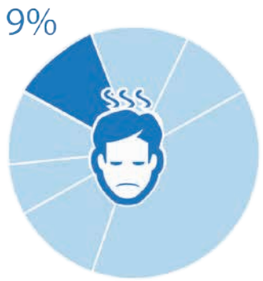
Pilot scherp vergunnen

Scherp vergunnen en goed handhaven zorgt ervoor dat we de Schone Lucht Akkoord-doelen beter kunnen halen. Dat geldt vooral voor industrie die veel lokale emissies veroorzaakt (vooral van fijnstof of stikstofoxiden), maar ook voor sectoren die bijdragen aan emissies die buiten Nederland terecht komen. Met een pilot willen we inzicht krijgen welk beleid provincies en hun omgevingsdiensten hanteren bij vergunningen. Ook willen we inventariseren welke condities provincies en omgevingsdiensten nodig hebben om de eisen bij vergunningen te kunnen verscherpen. Doel van de pilot is om in alle provincies standaard scherp te vergunnen en effectief te handhaven. We kijken in de pilot ook of nieuwe instrumenten binnen de Omgevingswet hieraan kunnen bijdragen.

Vrijwillig stap verder zetten

Binnen de pilot willen we de industriële sector stimuleren maatregelen tegen emissies te nemen die verder gaan dan de wettelijke eisen en de best beschikbare technieken. Provincies, gemeenten en omgevingsdiensten krijgen de vrije hand om, samen met het bedrijfsleven, hiervoor creatieve instrumenten te bedenken.


Bron beeld: https://www.mediatheek.rijksoverheid.nl/



Bijdrage aan gezondheidseffecten door houtstook in woningen in Nederland



6. Aanpak woningen-houtstook

Wat is er aan de hand?
Nederlanders verstoken jaarlijks 1.044 miljoen kilogram hout en 79 miljoen kilogram houtpellets (schatting Centraal Bureau voor de Statistiek) in open haard en houtkachel. Ook buiten wordt, in vuurkorven en kampvuren, hout gestookt. Het gebruikte hout varieert van gedroogd haardhout tot tuin- of afvalhout.
De meningen over houtrook en houtstook zijn verdeeld. De helft van de Nederlanders staat positief tegenover het stoken van hout, in een haard of buiten. Ongeveer twintig procent van de Nederlandse huishoudens heeft een open haard of een kachel, voornamelijk voor de warmte en de gezelligheid. Tegelijkertijd zegt ongeveer de helft van de mensen wel eens last te hebben van houtrook van kachels of vuurkorven. Tien procent van de bevolking wil een stookverbod.

Houtstook voor kleinschalige warmte opwekking zoals pelletkachels neemt toe. Er leven nogal wat misverstanden over hoe duurzaam het stoken van hout is. Zolang het hout niet van ver komt en er geen bomen speciaal voor gekapt worden is houtstook – mits juist gestookt en met mate uit oogpunt van CO_2-uitstoot – een duurzame warmtebron. Maar veel bestaande houtkachels zijn niet toegerust met technieken om emissies zoals die van fijnstof te voorkomen. Open haarden en vuurtjes buiten kunnen zorgen voor veel fijnstof in en buiten het huis. Feit is dat houtstook de lucht vervuilt en gezondheidsklachten kan veroorzaken. Ongeveer 9 procent van de gezondheidsschade door luchtvervuiling ontstaat door houtrook uit Nederland. De meeste hinder en gezondheidsschade levert houtrook op in dichtbevolkte gebieden, op dagen met ongunstig weer en door onjuist stookgedrag. Fijnstof dat in de lucht komt door houtverbranding is schadelijk. Voor de gezondheid is het beter om uitstoot van stoffen door verbranding, uit welke bron dan ook, te beperken (RIVM).

Vuile kachels
Per 1 januari 2022 treedt de Europese Ecodesign-richtlijn 4 in werking, met strengere emissie-eisen voor houtkachels. In België en Duitsland gelden al strengere regels. Om te voorkomen dat de houtkachels die niet voldoen aan de nieuwste eisen 'gedumpt' worden op de Nederlandse markt wil het Rijk de emissie-eisen uit de Europese richtlijn in Nederland voor nieuwe kachels eerder invoeren.

Er zijn inmiddels 65.000 pelletkachels in Nederland. Vanaf 2016 is de ISDE-subsidie op pelletkachels 34.000 keer aangevraagd. De pelletkachels stoten minder fijnstof uit dan houthaarden, maar hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit omdat ze vaker langer aan staan omdat ze gebruikt worden als hoofdverwarming. De subsidie op de pelletkachels is per 1 januari 2020 stopgezet.

Kennisgebrek
Vooral nat hout of afvalhout stoken of de kachel aansteken bij weersomstandigheden waarbij de rook blijft hangen, zorgt ervoor dat de concentraties fijnstof lokaal erg hoog worden. Niet iedereen weet dat een gezellig vuurtje de gezondheid negatief beïnvloedt van degenen die om het vuur zitten en van mensen in de buurt. Bewustwording is dus belangrijk, opdat mensen hun houtstookgedrag aanpassen.
Sinds eind 2019 is een stookalert in werking. Het KNMI en het RIVM hebben dit systeem ontwikkeld. Wanneer het weer ongunstig is om hout te stoken, gaat er via de stookalert een waarschuwing uit.

Hinder lastig meetbaar
Overlast door houtrook vraagt om een lokale oplossing. Gemeenten zijn daar ook al mee bezig. In de praktijk blijkt het echter lastig om te bepalen wat 'hinder' is, dat maakt het moeilijk een stookverbod te kunnen onderbouwen. Gemeenten hebben behoefte aan een instrument dat overlast objectiveert.

Doel:

2%

minder gezondheidsschade
in 2030 dan in 2016

Actor	Type maatregel	Maatregelen
Rijk	Schonere kachels	• Eerder scherpere eisen aan houtkachels stellen, niet pas in 2022 maar al in 2020. • In Benelux en Europees verband sterk maken voor verdere aanscherping van de Ecodesigneisen voor (particuliere) hout- en pelletkachels. • Per 1 januari 2020 de ISDE-subsidie op pelletkachels afschaffen.
	Bewustwording	• Voorlichtingsmateriaal aan provincies en gemeenten aanreiken over de gezondheidseffecten van houtrook (zowel winter- als zomerstook). Uniforme informatie verspreiden via alle kanalen. • Stookalert onder de aandacht brengen. • Gezondheidseffecten van houtrook onder de aandacht brengen als we met bewoners communiceren over de energietransitie en gasloze wijken. • Pilot starten voor houtrookvrije en houtrookarme wijken. • Mogelijkheden en effecten onderzoeken van aanvullende maatregelen om overlast door onjuist stoken tegen te gaan.
Gemeente Provincie	Aanpak overlast	• Samen met het Rijk de ‘Toolkit Overlast van houtstook’ actualiseren. • Meetmethode testen om hinder en de gezondheidsimpact van houtrook vast te stellen, samen met het Rijk. • Klachten die via de landelijke website www.stookwijzer.nu binnenkomen doorsturen naar gemeenten, die actie kunnen ondernemen bij herhaalde overlast. • Aanvullende rijksmaatregelen onderzoeken om overlast door onjuist stoken tegen te gaan, bijvoorbeeld de invoering van het Duitse systeem voor controle op goed stookgedrag en certificering van de installatie van de kachels.
	Bewustwording	• Actief voorlichten over gezondheidseffecten van houtstook, onder meer via social media en websites van gemeenten en provincies.

We werken aan een drieslag:

Emissies uit houtkachels verminderen.

Mensen bewust maken van de gevolgen van stoken voor de eigen gezondheid en die van de omgeving.

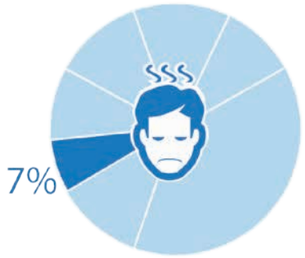
Gemeenten helpen om overlastsituaties aan te pakken door een meetprotocol te ontwikkelen.

Pilot houtrookvrije/houtrookarme wijken
Voor minimaal één nieuwbouwwijk en voor een bestaande wijk onderzoeken we wat er juridisch en praktisch bij komt kijken om een wijk houtrookvrij of houtrookarm in te richten en te houden. In deze pilot gaat het alleen om kachels en haarden ín huis. Het streven is om het jaar 2023 daadwerkelijk houtrookvrije/houtrookarme wijken of buurten te hebben gerealiseerd.

Wat gaan we doen?
In het Schone Lucht Akkoord hebben Rijk, provincies en gemeenten maatregelen en acties afgesproken om de overlast en gezondheidsschade door houtrook te beperken. Doen we dat niet, dan is de verwachting dat er meer gezondheidsschade ontstaat.



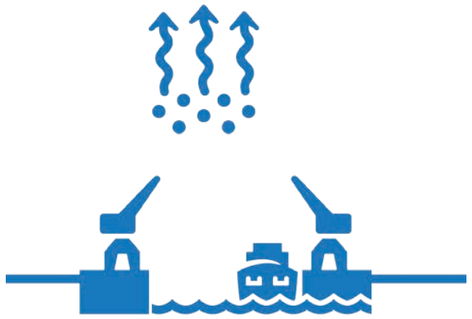
Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/



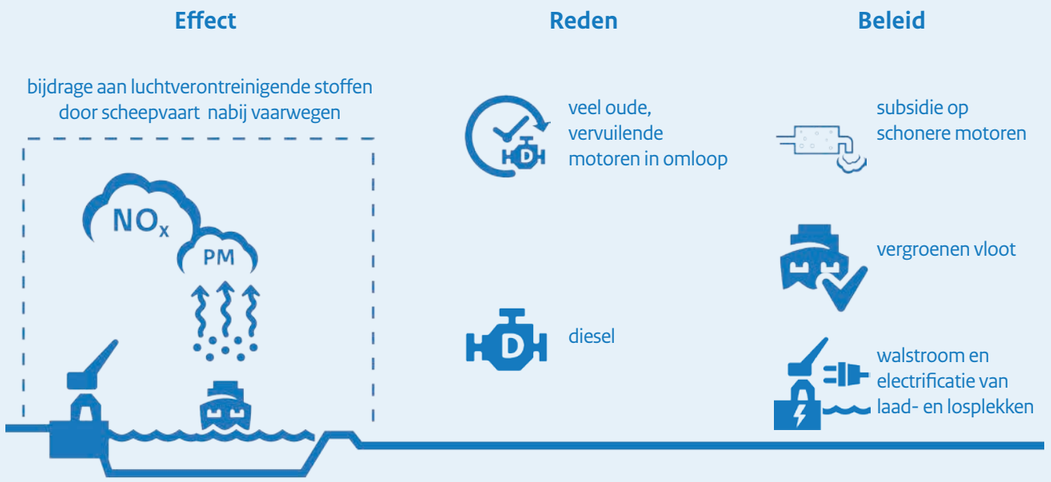
Bijdrage aan gezondheidseffecten door scheepvaart en havens in Nederland.

7. Aanpak binnenvaart en havens

Wat is er aan de hand?
De binnenvaart beïnvloedt de gezondheid van de Nederlandse bevolking; van de gezondheidseffecten door binnenlandse luchtvervuiling is 7 procent te herleiden naar de binnenvaart. Langs vaarwegen en rond (binnen)havens is de invloed groot (zie afbeelding Emissie luchtverontreinigende stoffen door scheepvaart en in havens). Niet alleen varend maar ook aangemeerd in havens brengen schepen schadelijke stoffen in de lucht. Dat gebeurt bij het laden en lossen en doordat schepen dieselaggregaten gebruiken voor hun stroomvoorziening. Binnenvaartschepen gaan decennialang mee. Sneller afschrijven en de meerkosten van duurzame oplossingen stuiten op problemen met de financiering.



EMISSIE LUCHTVERONTREINIGENDE STOFFEN DOOR SCHEEPVAART EN IN HAVENS[1]



1 https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2018-0016.pdf

Doel:



35%
minder emissie van lucht-verontreinigende stoffen in 2035 dan in 2015[1]

+

±0%
emissie in 2050

Actor	Type maatregel	Maatregelen
Rijk	Techniek	• Een nieuw Europees fonds bepleiten dat uiterlijk in 2024 beschikbaar is om nieuwe motoren voor binnenvaartschepen en duurzame revisie van motoren te stimuleren.
Rijk	Vloot	• Lage emissies meenemen als voorwaarde bij aanbestedingen, inkopen en vergunningverlening bij bijvoorbeeld infrastructureel werk, veerdiensten en watertaxi's. • Rijk, deelnemende provincies en gemeenten stappen over naar een, zoveel mogelijk, elektrische vloot.
Gemeente Provincie	Zero-emissie haven	• Streven naar een (verplichte) walstroomaansluiting voor ligplaatsen voor binnenvaart en passagiersvervoer in een stedelijke omgeving in 2025. • In 2020 manieren onderzoeken (subsidie of energiebelastingen) om walstroomgebruik onder scheepseigenaren te stimuleren. • Wettelijke mogelijkheden onderzoeken om het gebruik van walstroom te verplichten en/of generatoren en aggregaten te verbieden. • Onderzoeken hoe maatregelen als korting op de vergoeding voor havenfaciliteiten voor schone schepen de scheepvaart kunnen verduurzamen en hoe we een uniform Nederlands systeem voor dergelijke maatregelen kunnen invoeren. • Mogelijkheid verkennen om emissie-eisen te stellen aan de plezierjacht, bijvoorbeeld in gebieden met hoge blootstelling.
Gemeente Provincie	Zero-emissie haven	• Plannen opstellen voor duurzame binnenhavens; realiseren van zero-emissie havens (droge kant).

Het Schone Lucht Akkoord richt zich aanvullend op de Green Deal Zeevaart[1], Binnenvaart en Havens op drie hoofdlijnen:

We stimuleren de aanschaf van schonere motoren.

We vergroenen onze eigen vloot.

We werken aan zero-emissie havens.

Pilot Schone Havens
Uiteindelijk willen we havens waar zowel aan de wal als op het water weinig of geen luchtverontreiniging meer is. Met de pilot Schone Havens ontwikkelen we infrastructuur voor een volledig zero-emissie haven. Uiterlijk in 2030 moet er minimaal één zo'n haven zijn gerealiseerd. We werken bij het ontwikkelen van de pilot ook volgens de afspraken van de Declaration of Nijmegen.[2]

NRMM-verordening voor scheepvaart[3]
Nieuwe scheepsmotoren met een vermogen van minder dan 300 kW moeten sinds 2019 voldoen aan de EU Stage V-emissie-eisen uit Verordening 2016/1628. Vanaf 2020 gelden deze eisen ook voor nieuwe zwaardere motoren. Dit geldt voor motoren in nieuwe schepen en bij vervanging van een oude motor.
Deze verordening, ook wel de NRMM (Non Road Mobile Machinery)-verordening, beoogt dat schepen minder fijnstof en schadelijke gassen uitstoten.

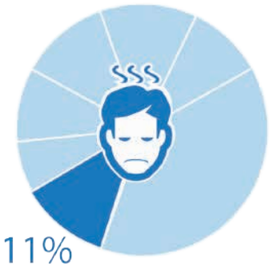
Wat willen we bereiken?

De sector en de overheid hebben voorafgaand aan het Schone Lucht Akkoord al verschillende akkoorden gesloten om de scheepvaartsector te vergroenen. Zo hebben overheden en bedrijfsleven in juni 2019 de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ondertekend.
De ambitie in deze Green Deal is een nagenoeg emissievrije binnenvaart in 2050. Tussendoel is dat de binnenvaart in 2035 minstens 35 procent minder luchtverontreinigende stoffen uitstoot dan in 2015. De doelen en maatregelen in de Green Deal dragen net als het Schone Lucht Akkoord bij aan een schonere, gezondere lucht. Ofschoon beide overeenkomsten verschillende uitgangspunten en doelen hanteren versterken zij elkaar op een belangrijk aantal punten.
De afspraken voor de scheepvaart in het Schone Lucht Akkoord zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor gemeenten en provincies met substantiële scheep- en binnenvaartfaciliteiten binnen hun grondgebied. De zeevaart blijft in het Schone Lucht Akkoord buiten beschouwing.
De belangrijkste gezondheidswinst wordt behaald met de omvorming van de binnenvaart naar een schone logistieke sector die vrijwel geen schadelijke stoffen meer uitstoot, met de toepassing van walstroom en met de inzet van schonere motoren en brandstoffen.

1 https://www.greendeals.nl/green-deals/green-deal-zeevaart-binnenvaart-en-havens
2 Zie Declaration of Nijmegen op www.rijksoverheid.nl
3 https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/04/12/binnenvaart-sluit-akkoord-voor-minder-broeikasgassen



Bron beeld: https://www.mediatheek.rijksoverheid.nl/



Bijdrage aan gezondheidseffecten door landbouw in Nederland



8. Aanpak landbouw

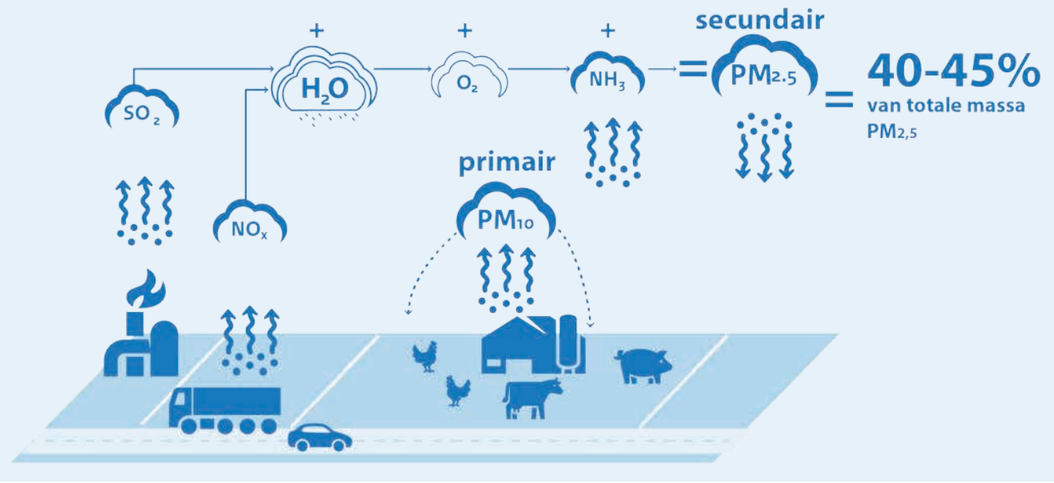
Wat is er aan de hand?

De veehouderij veroorzaakt 11 procent van de gezondheidseffecten door binnenlandse luchtverontreiniging. Veehouderijen stoten rechtstreeks fijn stof uit (primair fijn stof), vooral pluimveebedrijven. Het gaat vooral om huid-, mest-, voer- en strooiseldeeltjes. Mensen die in de buurt wonen kunnen daar last van hebben. In het dichtbevolkte Nederland liggen veehouderijen relatief dicht bij woonhuizen. Daarnaast ontstaat secundair fijn stof door ammoniakuitstoot. De rundveehouderij is de grootste veroorzaker van ammoniakemissie. Het duurt een tijdjevoor ammoniak reageert tot secundair fijn stof. In die tijd kan het zich gelijkmatig verdelen over grote afstanden, als een deken over het land.

Lopende afspraken

Om de uitstoot van ammoniak, fijnstof en geuroverlast tegen te gaan, zijn verschillende afspraken gemaakt met de sector. In het Hoofdlijnenakkoord staan afspraken tussen Rijk en varkenshouderij over een warme sanering van de varkenshouderij en over de reductie van emissies uit stallen. Met de pluimveesector zijn afspraken gemaakt over de halvering van de fijnstofemissie binnen tien jaar. De aanpak van stikstof richt zich op de reductie van ammoniak. Uitvoering van de maatregelen uit het Klimaatakkoord kan de emissies van ammoniak en fijnstof ook verminderen. De afspraken voor de landbouw zijn alleen van toepassing voor de Rijksoverheid en voor overige Partijen met substantiële emissies uit de landbouw binnen hun grondgebied. In overleg spreken Partijen in de uitvoeringsagenda af voor wie deelname op basis van de bijdrage van de landbouw aan de gezondheidseffecten relevant is.

ONTSTAAN VAN ANORGANISCH FIJNSTOF IN NEDERLAND[1]



1 GGD-richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid (RIVM Rapport 2018-0016)

Doel:



37%

minder gezondheidsschade in 2030 dan in 2016

Actor	Type maatregel	Maatregelen
 Rijk	 Afspraken	• Toezien op naleving van de afspraken met de pluimveesector voor de halvering van de emissie van fijnstof binnen 10 jaar. • Wettelijk vastleggen van de generieke reductie als de maatregelen van de pluimveesector onvoldoende resultaat opleveren.
	 Efficiëntere techniek	• Periodieke aanscherping van de emissie-eisen voor ammoniak en fijnstof voor stallen in het 'Besluit activiteiten leefomgeving'. • Emissie-eisen voor huisvesting van scharreldieren en dieren die biologisch worden gehouden opnemen in het 'Besluit activiteiten leefomgeving'. • Verkenning naar betere resultaten van emissiearme technieken, zoals luchtwassers en emissiearme vloeren bij melkrundvee. • Streven naar een forse reductie van luchtemissies uit stallen voor de varkens-, pluimvee- en melkgeitenhouderij. • Subsidieregeling voor innovaties en brongerichte verduurzaming. • Subsidieregeling voor beëindigen van varkenshouderijen (warme sanering).[2] • Onderzoek faciliteren naar sensoren die de feitelijke emissies meten op de locatie van de veehouderij. Nagaan of gebruik van deze sensoren verankerd kan worden in wet- en regelgeving en hoe dit bijdraagt aan de reductie van emissies.
 Rijk  Gemeente  Provincie	 Samenwerking	• Effectieve uitvoering van het Hoofdlijnenakkoord.[1]

In het Schone Lucht Akkoord concentreren de afspraken zich op twee lijnen:



1. We zien toe op de naleving van de afspraken over emissiereductie die al lopen met verschillende deelsectoren.



2. We streven naar efficiënte technieken om de uitstoot van verontreinigende stoffen verder te verlagen.

Hoofdlijnenakkoord

In het Hoofdlijnenakkoord[1] is het Rijk met de ketenpartijen uit de coalitie Vitale Varkenshouderij, provincies (Noord-Brabant, Limburg, Gelderland, Overijssel en Utrecht) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) zeven hoofdlijnen overeengekomen. Deze partijen pakken hiermee de meest urgente gezondheids- en leefomgevingsrisico's door de varkenshouderij aan én geven een forse stimulans aan een verdere verduurzaming van de veehouderij. De aanpak volgt twee sporen:

- Het verminderen van geuroverlast van varkensbedrijven in veedichte gebieden, door locaties of bedrijven die willen stoppen te saneren of te beëindigen.
- Het ontwikkelen van en investeren in nieuwe stal- en houderijsystemen om hiermee op middellange en lange termijn schadelijke emissies uit varkens-, pluimvee- en melkgeitenstallen direct bij de bron fors te reduceren.

Aanpak fijnstof pluimvee

Vanwege de gezondheidsrisico's van hoge fijnstofconcentraties rond pluimveebedrijven hebben het Rijk en de pluimveesector afgesproken dat de emissie van fijnstof binnen tien jaar halveert. Deze afspraak is in lijn met de reactie op het onderzoek 'Veehouderij en gezondheid omwonenden' (VGO) en onderdeel van de verdere verduurzaming van de pluimveeketen. De sector werkt ernaar toe de advieswaarden van de WHO voor fijnstof (PM10) niet te overschrijden. De pluimveehouderij neemt hiervoor generieke maatregelen en neemt daarnaast extra maatregelen in bestaande stallen in gebieden waar de fijnstofuitstoot het hoogst is.

Aanpak stikstof

Ammoniak speelt een belangrijke rol bij de stikstofdepositie in natuurgebieden. Tot voor kort reguleerde het Programma Aanpak Stikstof (PAS) de ammoniakreductie. Na de uitspraak van de Raad van State over de PAS is duidelijk geworden dat dit beleid moet worden herzien. De nieuwe aanpak voor stikstof zal zich onder andere richten op de reductie van ammoniak bij veehouderijen en draagt daarmee ook bij aan de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord. Het Adviescollege Stikstofproblematiek (commissie Remkes) adviseerde eind september maatregelen om in verschillende bedrijfstakken, waaronder de landbouw, het stikstofoverschot te verminderen. Het kabinet en provincies beraden zich over een nieuwe aanpak. Concrete maatregelen voor de lange termijn zullen richting 2030 bijdragen aan schonere lucht in Nederland.

Pilot emissiereductie veehouderij

In 2020 start een pilot om provincies en gemeenten te ondersteunen om de emissies van veehouderijen terug te brengen. De pilot is gericht op de vermindering van ammoniak, fijnstof en geur en moet als goed voorbeeld dienen voor andere regio's. Voor de korte termijn is het doel van de pilot om ondernemers te stimuleren bestaande technieken die emissies reduceren beter te benutten. Belangrijk hiervoor is kennisoverdracht aan boeren en agrarisch adviseurs, maar ook aan toezichthouders en vergunningverleners. Bijvoorbeeld verbeterd toezicht en handhaving van emissiearme technieken, zoals luchtwassers en emissie-arme vloeren bij rundvee. Een CHW-experiment (Crisis- en herstelwet) geeft de provincies en gemeenten meer wettelijke mogelijkheden om bestaande situaties te wijzigen. Een aantal provincies heeft hiervoor al een aanvraag ingediend. Gemeenten binnen deze provincies kunnen gebruik maken van de mogelijkheden van dit experiment.
Mede op basis van de ervaringen in de kortetermijnaanpak, ontwikkelen Rijk en enkele provincies en gemeenten bouwstenen voor emissiereductie onder de Omgevingswet. Het gaat dan om de inzet van de verschillende instrumenten die de Omgevingswet biedt. Zoals het vastleggen van ambities in de omgevingsvisie, het opstellen van een programma en het verankeren van regels in het omgevingsplan. Door de uitkomsten van de pilot te delen, kunnen andere gemeenten er hun voordeel mee doen.

1 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28973-200.html#ID-849400-d36e94 (Kamerstuk 28 973, nr. 191)

2 Inmiddels opengesteld, zie https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/veehouderij/duurzame-varkenshouderij/subsidieregeling-sanering-varkenshouderij.



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

Wethouder Aart de Kruijf, Barneveld:

‘Er bestaat geen recht op het belasten van de omgeving’



Bron beeld: gemeente Barneveld

“In Barneveld is de emissie van fijnstof vanuit de pluimveehouderij een belangrijke factor, zeker nu legbatterijen verboden zijn en kippen weer kunnen scharrelen en stofbaden nemen. Na de aanpassingen voor dierenwelzijn moeten pluimveehouders nu weer investeren in het welzijn van mensen. Zuur, maar er bestaat simpelweg geen recht op het belasten van de omgeving. Zo realistisch zijn ondernemers ook.”

Twee sporen

“Barneveld buigt zich sinds 2016 samen met drie buurgemeenten over verbetering van de luchtkwaliteit. We kwamen in overleg met ondernemers uit op twee sporen: het vergunningentraject aanpassen en sneller innovatieve technieken toestaan die de emissie van fijnstof kunnen verminderen.

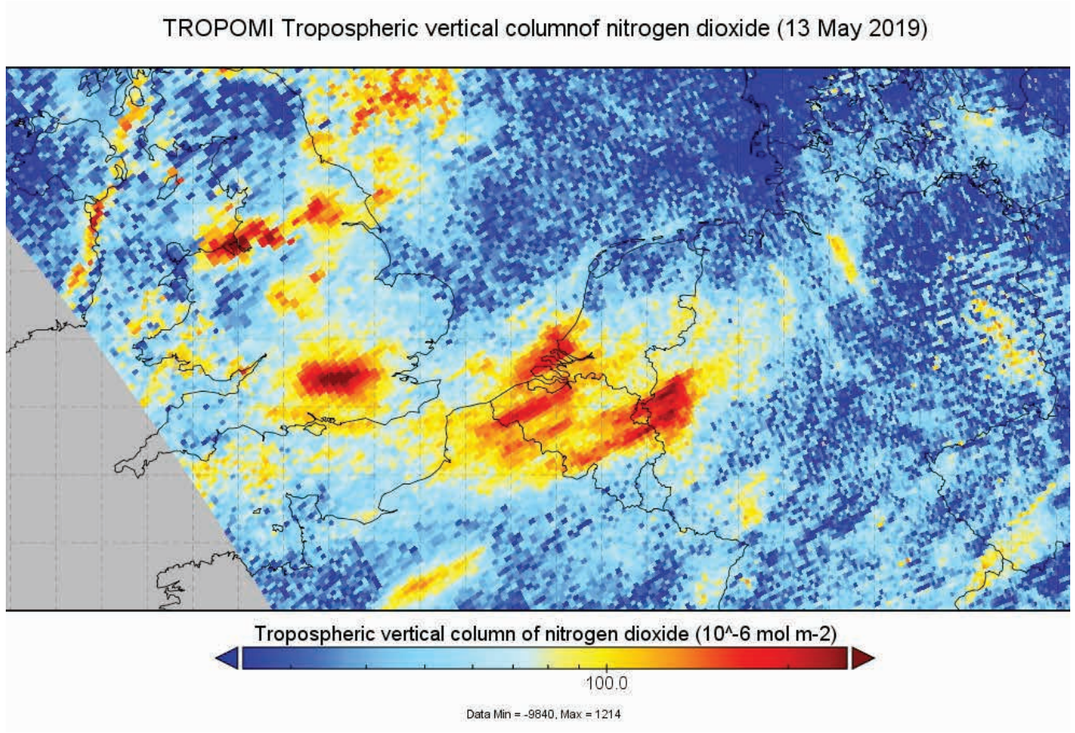
30 procent extra minder fijnstof met nieuw vergunningbeleid

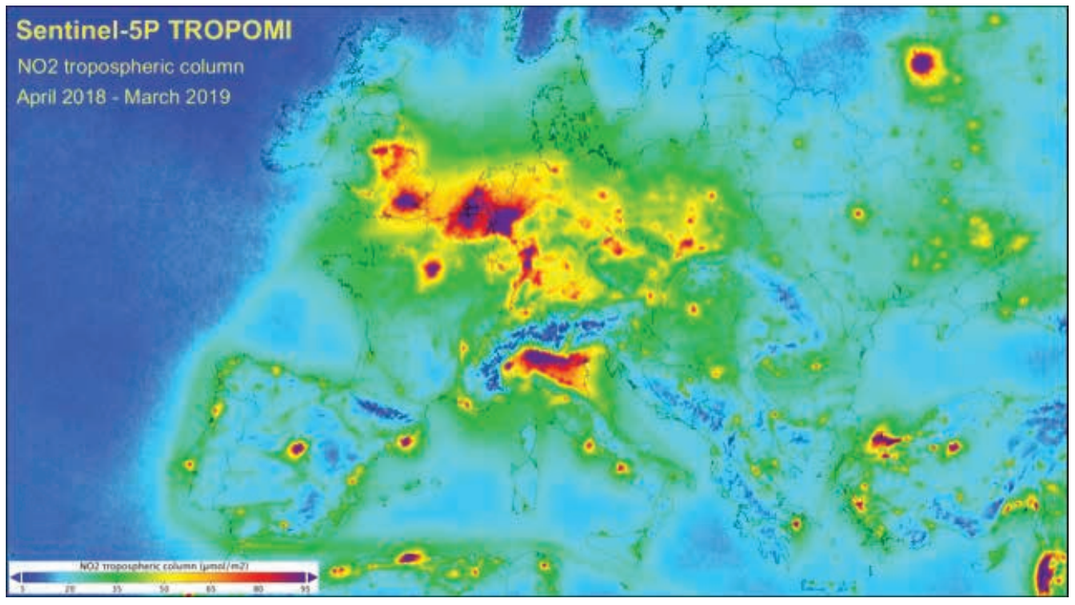
Pluimveehouders die nu een vergunning aanvragen voor nieuwbouw of uitbreiding moeten ook de bestaande stallen zo aanpassen dat de fijnstofuitstoot vermindert. Dat is voorwaarde om de vergunning te krijgen. Met resultaat. Bij de eerste honderd vergunningverleningen is de emissie van fijnstof van deze bedrijven met 30 procent extra gereduceerd.

Innovaties die de uitstoot van fijnstof beperken, zijn via pilots toegepast op verschillende pluimveehouderijen om de effecten te meten. Tegelijk zijn we met het Rijk in gesprek gegaan. Nationale regelgeving beperkte de toepassing namelijk. In overleg met de ministeries van LNV en IenW zijn de meetprotocollen vereenvoudigd en is de vereiste testperiode verkort. Dankzij deze pragmatische beleidswijziging komen deze innovaties sneller op de lijst van toegestane technieken.”

APK-achtig systeem

“We zitten met Rijk en regio op een goede manier aan tafel om van elkaars kwaliteiten gebruik te maken en praktische regelgeving te creëren. Zo hebben we voorgesteld om voor pluimveebedrijven die geen nieuwbouwambities hebben een APK-achtig systeem te ontwerpen. Op die manier zullen ook deze bedrijven jaarlijks onderhoud plegen om het bedrijf schoon te laten produceren. We hebben het Rijk nodig om hiervoor landelijke regels te maken. Die gaan er komen, daar twijfel ik niet aan.
Het Schone Lucht Akkoord biedt een mogelijkheid om initiatieven die regionaal effect sorteren nationaal te verspreiden. Het akkoord zorgt dat er menskracht en middelen vrijkomen om pilots te begeleiden die ondernemers verleiden om te investeren. Ik ervaar de samenwerking met het Rijk als echte synergie.”





Het beeld van het satellietinstrument Tropomi toont de ruimtelijke verdeling van de hoeveelheid NO_2 in de EU. Windkracht en windrichting spelen een grote rol.[1]

9. Internationaal schoneluchtbeleid

Inspanningen in EU- en Benelux verband

Luchtvervuiling vanuit het buitenland veroorzaakt iets minder dan de helft van de gezondheidseffecten in Nederland. Omgekeerd komt veel van de in Nederland ontstane luchtverontreiniging in het buitenland terecht. Door aan te sturen op een ambitieus internationaal beleid, probeert het Rijk ook de emissies in het buitenland te laten dalen. Dit helpt niet alleen Nederland, maar alle lidstaten.

EU-bronbeleid

Het Rijk zet in op aanscherping van het Europees bronbeleid voor emissies van het wegverkeer, de industrie, de scheepvaart (zowel scheepvaart als zeescheepvaart), mobiele werktuigen, landbouw en huishoudens (houtkachels). Waar mogelijk zoekt het Rijk hiervoor samenwerking met de andere partijen uit het akkoord. Ook zal het Rijk zijn inzet afstemmen op andere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de landbouw en veehouderij. Rijk en deelnemende provincies en gemeenten bekijken hoe Nederland effectiever gebruik kan maken van internationale regelingen en innovatiefondsen om de emissies versneld terug te dringen en om een effectief luchtbeleid te ondersteunen.

De Benelux en algemeen EU-luchtkwaliteitsbeleid

Ook zet het Rijk in op aanscherping van het algemene Europese luchtbeleid uit de Richtlijn luchtkwaliteit en met name op aanscherping van de verplichtingen voor fijnstof ($PM_{2,5}$). Daarnaast streeft het Rijk ernaar de kosteneffectiviteit te verbeteren, door ook internationaal de nadruk te leggen op algemene gezondheidswinst en minder op grenswaarden. Het Rijk zal met andere lidstaten samenwerken om dit te realiseren.
In het voorjaar van 2020 organiseert het Rijk een 'Clean Air Dialogue' met de Europese Commissie, waarbij het belang van ambitieus luchtbeleid voor gemeenten en provincies die deelnemen aan het Schone Lucht Akkoord wordt gepresenteerd.
De Nederlandse aanpak zal ook worden besproken in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder het VN-ECE Verdrag voor langeafstanden grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP).
Daarnaast neemt Nederland het initiatief om in Beneluxverband en samen met de deelstaten Noordrijn-Westfalen en Noord-Frankrijk, een gezamenlijke 'lucht en gezondheid'-conferentie te organiseren. De luchtverontreiniging (o.a. NO_2 en fijnstof) is in deze gebieden goed zichtbaar op de satellietbeelden (zie de satelietbeelden / kaarten hiernaast). Deze deken van verontreiniging trekt zich niets van landsgrenzen aan. Het meest effectief is om gezamenlijk maatregelen te nemen.

Op internationaal niveau concentreren we ons op twee lijnen:

We zetten ons in op een ambitieus internationaal luchtbeleid, zowel mondiaal als Europees.

We zetten ons in op een ambitieus bronbeleid.

1 NO_2 satelliet Tropomi. KNMI / ESA



Bron beelden: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

Doel:

door internationale samenwerking
een sterke afname van gezondheidsschade door
luchtverontreiniging

Actor	Type maatregel	Maatregelen
Rijk	Internationaal luchtbeleid	• Inzetten op ambitieus internationaal luchtbeleid gericht op aanscherping van de Richtlijn luchtkwaliteit en met name die van PM2.5. • Inzetten op grotere kosteneffectiviteit door ook internationaal meer op gezondheidswinst en minder op grenswaarden. • Betrekken van andere partijen uit het akkoord, waar dit mogelijk en kansrijk is. De inzet afstemmen met andere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatdoelen en transitieagenda's en beleid voor verduurzaming van de agrarische sector. • Inzetten op aanscherping van emissie-eisen voor de internationale scheepvaart in Europees en mondiaal verband via de International Maritime Organisation (IMO). Streven is daarbij om de Noordzee tot NECA (NOx Emission Control Area) gebied te maken waardoor de emissies naar de lucht sterk kunnen afnemen. • Verkennen van de mogelijkheden om effectiever gebruik te maken van internationale regelingen en innovatiefondsen voor het versneld terugdringen van de emissies en ter ondersteuning van effectief luchtbeleid.
	Europees luchtbeleid	• Inzetten op actieve samenwerking met andere lidstaten om het ambitieus internationaal luchtbeleid aan te scherpen in de Europese besluitvorming. • Organiseren van een Schone Lucht Dialoog met de Europese Commissie in het voorjaar van 2020. De Nederlandse aanpak wordt gepresenteerd in het kader van de VN-ECE Verdrag inzake lange afstanden grensoverschrijdende luchtverontreiniging (LRTAP) en meer specifiek in het Expert Panel on Clean Air in Cities en de Taskforce Health onder hetzelfde Verdrag. • Inzetten op aanscherping van het Europees bronbeleid waaronder aanscherping van de Richtlijn industriële emissies en BBT-conclusies, van de emissie-eisen en de effectiviteit in de praktijk voor het wegverkeer, mobiele werktuigen en scheepvaart, voor houtkachels, landbouw en duurzame inkoop.



Bron beeld: https://www.mediatheekrijksoverheid.nl/

10. Aanpak bewustzijn en betrokkenheid

Een versterkt bewustzijn

Alles begint met bewustzijn. Zolang mensen het probleem niet kennen en de impact van dat probleem op het dagelijks leven niet (h)erkennen zullen zij de mogelijke oplossingen en de daaraan verbonden gevolgen (beperkingen, kosten) niet begrijpen.
Het versterken van het bewustzijn moet helpen om een grotere betrokkenheid en draagvlak voor de maatregelen te versterken.
Met het Schone Lucht Akkoord willen we de samenleving bewuster maken van de noodzaak om maatregelen te nemen, door die samenleving actief te betrekken. De samenwerkende overheden verkennen samen met het bedrijfsleven en burgers wat nodig is om actief te kunnen bijdragen om de lucht schoner te krijgen en te houden.

Jongerentop

Meer dan ooit toont de jeugd zich bezorgd over klimaat en milieukwaliteit. De partijen die het Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend gaan een landelijke jongerentop organiseren. De resultaten hiervan worden aangeboden aan de direct betrokken bestuurders op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau, die op hun beurt onderzoeken hoe de adviezen vanuit de jongerentop kunnen worden meegenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord.

Schone Lucht Congres

Iedere twee jaar wordt een Schone Lucht Congres georganiseerd waarin de stappen die we met elkaar hebben gemaakt centraal staan. Tijdens het congres worden de successen gedeeld, wordt geëvalueerd in hoeverre we met het behalen van de gezondheidswinst op koers liggen en waar kansen zijn om een tandje bij te schakelen. Dit congres biedt iedere twee jaar opnieuw een momentum om het onderwerp ‘schone lucht’ in de schijnwerpers te zetten.

Doel:



Bewustzijn
versterken

Actor	Type maatregel	Maatregelen
 Rijk	 Jongerentop	• Organiseren van een landelijke jongerentop. Het resultaat wordt aangeboden aan de minister voor Milieu en Wonen, gedeputeerden van de provincies en wethouders van de gemeenten. • Onderzoeken hoe de adviezen kunnen worden meegenomen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord om deze vervolgens op te nemen in de afspraken en monitoring.
 Provincie		
 Gemeente		

Voorlichting en ‘citizens science’

Alle partijen die bij het Schone Lucht Akkoord zijn betrokken informeren inwoners en bedrijven over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, over de maatregelen die zij nemen om gezondheidswinst te bereiken en de mogelijkheden voor de inzet van ‘citizens science’ of ‘burgerwetenschap’.
Citizens science betrekt mensen actief bij een maatschappelijk probleem. Doordat citizens science nieuwe kennis en informatiebronnen aanboort kunnen ook nieuwe perspectieven in beeld komen.
In de ‘pilot participatie’ (zie kader) nodigen we mensen uit om actief gegevens te verzamelen, zelf analyses uit te voeren en na te denken over hoe de conclusies kunnen worden ingezet.
Door de burger bij het onderzoek te betrekken wordt de link tussen wetenschappelijk onderzoek en hetgeen in de samenleving leeft versterkt. Dit kan bijdragen aan meer begrip voor wetenschappelijk onderzoek en omgekeerd tot een beter begrip voor maatschappelijke vraagstukken bij wetenschappers en kennisinstellingen.

Pilot Participatie
De Rijksoverheid stelt in samenwerking met RIVM meetstations uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ter beschikking aan gemeenten en/of provincies die deelnemen aan de pilot. Deelnemers plaatsen deze volwaardige meetstations, waarbij het RIVM zorgdraagt voor onderhoud en beheer. Burgers en bedrijven kunnen rondom het meetstation (satelliet)sensoren plaatsen om lokaal de luchtkwaliteit te meten. Het RIVM ontwikkelt een (web) platform om de gegevens uit te kunnen wisselen met de gegevens van het Landelijk Meetnet. In de pilot wordt onderzocht op welke bestendige manier betrouwbare informatie kan worden gegenereerd, waarbij zowel burgers, decentrale overheden als de Rijksoverheid relevante informatie over de luchtkwaliteit uitwisselen. De deelnemende gemeenten dragen bij in de kosten van het plaatsen en beheer van het station en de sensoren.

Memo

Aan	**POHO DULO**
Betreft	**Concept werkplan SLA binnen de Regio**
Van	Stuurgroep/werkgroep SLA
Datum	18 november 2020

Inleiding
Binnen de Regio Noord Oost Brabant is afgesproken dat alle gemeenten binnen de regio het Schone Lucht Akkoord gaan ondertekenen. Een aantal gemeenten heeft dat al gedaan, een aantal volgen zo spoedig mogelijk.

Als deelnemer van het Schone Lucht Akkoord voer je de maatregelen uit zoals in het akkoord zijn opgenomen. Hiervoor wordt het uitvoeringsprogramma ingevuld.
Naast deze maatregelen kun je als gemeente deelnemen aan de landelijke pilots of zelf een project of pilot aandragen.

Om het belang van schone lucht uit te dragen én de meerwaarde van samenwerking dienen we namens de Regio NOB alvast een aantal projecten aan in 2021. In deze memo gaan we hier verder op in.

Uitgangspunten van de samenwerking zijn:
- Uitdragen belang van Regio NOB
- Meer effectiviteit door regionale aanpak van de gemeenten
- Inzet op projecten waar energie in zit
- Uitvoering in triple helix verband
- Partners betrekken als Provincie NB en GGD

Organisatie
Binnen de Regio is een stuurgroep en een werkgroep opgestaan die de opstart van het Schone Lucht Akkoord verzorgen binnen de Regio.

De stuurgroep wordt vertegenwoordigd door afgevaardigden van de portefeuilles Duurzame Leefomgeving, Economie en Mobiliteit & Ruimte. De leden zijn:
Gemeente Uden, wethouder van Lankveld
Gemeente Bernheze, wethouder Wijdeven
Gemeente St. Anthonis, wethouder Bellemakers
Gemeente ’s-Hertogenbosch, wethouder van der Geld
Gemeente Oss, wethouder van der Schoot (voorzitter)

De ambtelijke werkgroep bestaat uit de volgende leden:
Gemeente Uden, Pieter Ossenblok
Gemeente St Anthonis, Pepijn Driessen
Gemeente ’s-Hertogenbosch, Bas Janssen
Gemeente Boxtel en St Michielsgestel, Bart van de Staak
Gemeente Oss, Merel Franken
Provincie Noord Brabant, Ans Harthoorn en Wouter Moonen

Memo

Deze werkgroep zorgt voor de opstart van en het werkplan Schone Lucht Akkoord met de Regio.

Voorgesteld wordt om in september 2021 te evalueren in welke vorm de ambtelijke werkgroep blijft bestaan. Het idee is daarna 1 contactpersoon van de Regio te benoemen als coördinator SLA in 2022-2030. Deze is trekker en aanjager, aanspreekpunt intern en extern, coördineert de diverse projecten, agendeert en zorgt voor de stukken en begroting vanuit de regio. Deze coördinator wordt ondersteund door de diverse projectleiders van projecten die lopen binnen de 3 poho's.

Planning

De belangrijkste acties en data voor aankomend periode zijn hieronder schematisch weergegeven.

Periode	Onderwerp	Product
2020		
Oktober	Uitwerken thema's mobiliteit, industrie, landbouw, meten	Concept plan van aanpak projecten per thema
November	Vergadering stuurgroep	Concept Werkplan SLA met Regio NO Brabant
December	Regiodag 10 dec.	Memo van werkplan SLA met de regio NO Brabant, inclusief voorstel project per thema
December	Besluitvorming gemeentes college B&W deelname SLA	Voorbeeld college besluit en raadsinformatiebrief
2021		
Januari - maart	Invullen uitvoeringsprogramma per gemeente en gezamenlijk deel toevoegen	Uitvoeringsplan per gemeente
Januari - maart	Organisatie projecten en deze voordragen Subsidie SPUK, uiterlijk voor 1 april	Projectvoorstel Meetunit, Havens, Mobiele werktuigen
Begin Maart	Ondertekeningsmoment met I&W	Datum / Locatie fotomoment Persbericht
September	Vergadering stuurgroep Voortgang Doorkijk 2022/2023	
Oktober	Regiodag	Terugkoppeling in poho's voortgang en doorkijk

*) gemeente binnen de Regio die nog geen deelnemer is van SLA

Memo

Ondertekening Schone Lucht Akkoord

De ondertekening van het Schone Lucht Akkoord zal iedere gemeente zelf moeten doen. Dit kan door een schriftelijk verzoek tot toetreding te sturen.
Bij het jaarlijkse congres op 13 januari 2021 van het SLA wordt aandacht geschonken aan de nieuwkomers. De gemeente Rotterdam organiseert het deze keer en het zal zeer waarschijnlijk een online bijeenkomst zijn.

Omdat we het belang van de Regio willen uitdragen én omdat we met een groot aantal gemeenten zijn die het akkoord ondertekenen, organiseren we een PR moment: ondertekening van het akkoord door de Regio gemeenten / stuurgroep in aanwezigheid van de staatssecretaris van Veldhoven. Uitwerking van deze actie vindt momenteel plaats i.s.m. met de communicatie-adviseur van het SLA. Hierover volgt nog nadere informatie. De richtdatum voor ondertekening is eind februari/begin maart 2021. Exacte datum volgt zo spoedig mogelijk.

Uitvoeringsprogramma Schone Lucht Akkoord

Belangrijk is dat de besluitvorming per gemeente door het college gereed moet zijn en het streven is dit voor 10 januari 2021 te realiseren.
Een voorbeeld tekst van advies aan B&W en van raadsinformatiebrief zijn al verstuurd aan de ambtelijke contactpersonen ter ondersteuning.
Als het B&W besloten heeft voor ondertekening kan alvast het verzoek tot toetreding van het SLA worden ingediend bij het ministerie van I&W.

De werkgroep zal in de periode januari-februari het format inleveren van het uitvoeringsprogramma's voor wat betreft de gezamelijke thema's en projecten.
Iedere gemeente zal zelf haar eigen uitvoeringsprogramma moeten invullen voor de maatregelen die volgen uit het akkoord.

Projecten van Regio NO Brabant per thema (Landbouw, Mobiliteit, Industrie)

Afgesproken is dat voor de 3 binnenlandse bronnen als landbouw, mobiliteit en industrie projecten of pilots worden geformuleerd om aan te werken als regio. Het staat iedere gemeente vrij om andere thema's en projecten op te nemen in het eigen uitvoeringsprogramma.

Uit de brainstormsessie eerder dit jaar en uit de werkprogramma's voor komende jaren in de Regio NOB zijn al een aantal mogelijkheden genoemd en hieronder verzameld. Daarnaast is het thema Meten/Participatie ter sprake gekomen. Veel gemeenten binnen de regio hebben aangegeven dit belangrijk te vinden.

Ten aanzien van Landbouw:
Een aantal initiatieven zijn aangedragen:

- In gesprek met de boeren, keukentafel gesprekken (Voorbeeld van Bernheze en Sint-Anthonis)
- Meetnet Sint-Anthonis breder en groter oppakken binnen de regio (
- Verbinden van meetnet met het stellen van doelvoorschriften
- Intrekken van niet gebruikte vergunningen

- Koppeling leggen in de keten: diervoeding heeft effect op emissies
- Aansluiten bij de 3 onderwerpen van de landelijke pilot landbouw onder het SLA

En binnen de kopgroep Landbouw van de Regio NOB speelt het thema Gezonde Leefomgeving en Verantwoorde Voedselproductie.

Ten aanzien van Mobiliteit:
In het deelprogramma 2 en 4 van mobiliteit binnen de Regio zijn een aantal kansrijke projecten ingebracht voor 2021 zoals:

- Gedragscampagne deelmobiliteit: Het stimuleren van deelmobiliteit maakt dat personen die geen auto hebben ook gebruik kunnen maken van meerdere andere mobiliteits-alternatieven.
- Analyse sterk regionaal fietsnetwerk: Om de fiets aantrekkelijk en veilig te houden is een sterk (snel)fietsroutenetwerk essentieel. Om dit netwerk effectief en efficiënt door te ontwikkelen is er de wens om een analyse te maken van de (snel)fietsroutes in de regio Noordoost Brabant. Door deze analyse kunnen investeringen op de juiste plek worden besteed om het (snel)fietsroutenetwerk te versterken en zo fietsgebruik te faciliteren en te stimuleren
- Werkgeversbenadering: Het betreft de structurele Brabantse Werkgeversbenadering BMN. Enkele voorbeelden zijn werkgevers faciliteren in kennisdelen, organiseren van webinars, werkgevers helpen bij het implementeren van fietsstimuleringsmaatregelen en het uitrollen van concrete maatregelen zoals de e-bikeprobeerpool.

Daarnaast is het volgende project ingebracht:

- Pilot Haven: Ervaring van landelijke pilot vertalen naar havens Cuijk/Oss/ Meierijstad/DenBosch. Het aanleggen van walstroom is daarin een concrete maatregel. Daarnaast een verkenning over een generatorverbod: is dit een goed instrument en wat is de haalbaarheid ervan.

Ten aanzien van Industrie:
In het concept werkprogramma Economie & Ruimte zijn een aantal projecten geformuleerd die een duidelijke link hebben met het verbeteren van luchtkwaliteit, zoals

- Energietransitie op bedrijven terreinen: Het realiseren van energiebesparing en het inzetten van duurzame energie leidt tot minder verbranding van fossiele brandstoffen. Het project leidt tot afspraken over de aanpak van energietransitie op bedrijventerreinen in relatie tot circulariteit, klimaatadaptatie en ruimte voor energiewinning
- XXL afspraken Logistiek: Verduurzaming van transport opnemen in de actualisatie van afspraken XXL-logistiek. Hier liggen verbanden met corridorstudie As 50, verstedelijkings-strategie en Vijfsterrenlogistiek.

Daarnaast is het volgende project ingebracht:

- Modernisering mobiele werktuigen in de regio: In gesprek gaan met onze aannemers hoe de ontwikkeling naar emissie arme en emissieloze mobiele werktuigen te versnellen en te realiseren. In het kader van druk op woningbouw en stikstofproblematiek is versnelling gewenst en mogelijk. Er zijn al veel goede voorbeelden om van te leren; middels inkoopbeleid en het kennis delen van deze voorbeelden en subsidiemogelijkheden kan de gemeente hierop invloed hebben.

Memo

Projecten om mee te starten in 2021

Niet alles kan en moet direct opgepakt te worden, het akkoord loopt immers tot 2030. Daarom is een voorstel om op korte termijn (2021) de volgende projecten aan te dragen binnen het Schone Lucht Akkoord. Deze worden dan in het uitvoeringsprogramma als gezamenlijk thema voor de regio opgenomen. De andere projecten of nieuwe projecten kunnen in volgende jaren worden opgenomen in het werkprogramma van de regio.

Landbouw	Mobiliteit	Industrie	Monitoring/ Participatie
Project Gezonde Leefomgeving en Verantwoorde Voedselproductie St. Anthonis / W. Bollen	Project Havens in Regio Den Bosch / M. van der Geld	Project mobiele werktuigen Bernheze / R. Wijdeven Uden / F. van Lankvelt	Project Meetunit St. Anthonis / H. Bellemakers
	Kansrijke project uit deelprogramma Mobiliteit Uden / F. van Lankvelt		

Deze projecten zijn nader toegelicht in bijlages 2 t/m 5.

De ambtelijke werkgroep draagt de projecten Monitoring en Mobiele Werktuigen en Havens voor aan het SLA om in aanmerking te komen voor de subsidieregeling SPUK. De start voor het indienen van de projecten is januari met een deadline tot 1 april 2021.
Het is wenselijk z.s.m de projecten aan te dragen en daarmee de kans op toekenning te vergroten. Exacte voorwaarden van de regeling volgen nog.
Deelname aan de project Landbouw vereist op dit moment geen inzet van middelen alleen bemensing.

Stakeholders en triple helix

Als Regio Noord Oost Brabant vinden we het belangrijk dat we samenwerken met de bedrijven en opleidingsinstituten uit onze regio. Kennis delen en van elkaar leren helpt ons verder te komen.
In de projecten gaan we daarom het bedrijfsleven, stakeholders en opleidingsinstituten betrekken. Denk daarbij aan leden van Bouwend Nederland (project Mobiele Werktuigen) en de 5 Sterren Logistiek (project Havens).

Bij stakeholders in relatie tot het Schone Lucht Akkoord denken we dan aan de GGD Hart voor Brabant, jongerenorganisaties en inwoners van Noord Oost Brabant. Daarnaast is de omgevingsdienst ODBN een partner.

Memo

Middelen

Voor de gezamelijke projecten en pilots van Regio in relatie tot het Schone Lucht Akkoord is inbreng van tijd en soms middelen nodig. Per project wordt dit concreet uitgewerkt.
Deelname aan pilots van het Schone Lucht Akkoord en aanhaken bij bestaande lopende projecten vragen doorgaans voornamelijk tijd.

Voor het project Meten zal vanuit de Regio wel een budget moeten vrijkomen. Omdat we daarin samenwerken met de Provincie en omdat het Rijk hiervoor een bedrag beschikbaar stelt, zijn de benodigde middelen te overzien (inschatting). Jaarlijks zal binnen de begrotingscyclus, zowel van de regio als van de gemeentes, hiermee rekening worden gehouden.

Voorgesteld is om in de loop van 2021 de rol van de werkgroep te herzien en ambtelijk een SLA-coördinator voor de Regio te benoemen. Ingeschat wordt dat dit circa 200 h op jaarbasis is. Nog nader bezien zal worden hoe hier invulling aan wordt gegeven. Een voorstel zal in kwartaal 3 van 2021 gedaan worden.

Er wordt op dit moment een subsidieregeling Schone Lucht Akkoord (SPUK) opgesteld. Bij de bijeenkomst hierover op 19 nov. is de ambtelijke werkgroep vertegenwoordigd.
De voorwaarden van de regeling komen aan bod als ook de manier van aanvragen. Belangrijk is dat we snel handelen met het aandragen van 1 of meerdere projecten om in aanmerking te komen.
Het aanmelden van projecten kan vanaf 1 april 2021.

Communicatie

Intern:
Voorgesteld wordt om éénmaal per jaar het Schone Lucht Akkoord te agenderen op een Regiodag bij de 3 poho's. Dan wordt de voortgang van de opgestarte projecten van de Regio gepresenteerd en terugkoppeling gegeven over wat er gebeurt binnen Nederland.
Dit is in lijn met de landelijke werkwijze van het akkoord dat jaarlijks de uitvoeringsprojecten evalueert.

Extern:
Het Schone Lucht Akkoord in Nederland heeft een aantal instrumenten voor communicatie en PR opgezet. Actuele informatie over het SLA is te vinden op https://www.schoneluchtakkoord.nl
En op deze website kan iedereen zich aanmelden voor de nieuwsbrief.

Jaarlijks wordt een congres georganiseerd waarbij het akkoord onder de aandacht wordt gebracht van de landelijke pers.
Daarnaast is er een website met toegang van alle deelnemers van het SLA om de ervaringen en projecten te delen.

Vervolg:

Zie planning.

Memo

VUGHT ONDERTEKENT HET SCHONE LUCHT AKKOORD

Schone lucht is heel belangrijk voor de volksgezondheid. Daarom heeft het college van burgemeester en wethouders vandaag besloten dat Vught zich aansluit bij Het Schone Lucht Akkoord. De ambitie van Het Schone Lucht Akkoord (SLA) is dat de gezondheid van inwoners in relatie tot de luchtkwaliteit in 2030 de helft beter is dan nu. Het besluit komt enerzijds voort uit een motie, die vorig jaar in de gemeenteraad is aangenomen en anderzijds uit de afspraak dat de hele regio Noordoost Brabant zich aansluit bij het SLA.

Jaarlijks overlijden in Nederland volgens het RIVM tussen de 4.000 en 5.000 mensen aan de gevolgen van slechte lucht. Voor Vught gaat dit om 10 mensen per jaar. Verontreinigde lucht eist niet alleen levens, het kost ook veel geld. Landelijk zou het gaan om een bedrag van 3 miljard euro per jaar (vanwege effecten op gezondheid, natuur etcetera). Binnen de gemeente Vught wordt luchtvervuiling met name veroorzaakt door fijn stof afkomstig van de A2 en N65. Een van de belangrijkste projecten van het SLA voor Vught is dan ook het verbeteren van de luchtkwaliteit in de aanpak van de N65.

In het SLA werken gemeenten, provincie en rijk in regionaal verband samen. Schone lucht houdt niet op bij de gemeentegrens, samenwerken is dus noodzakelijk. Daarnaast leidt samenwerking tot kostenbesparing. Het rijk heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld om landelijke doelstellingen uit het SLA tot uitvoer te brengen. De regio Noordoost Brabant maakt een regionaal uitvoeringsplan. Binnen de regio wordt onder meer gekeken hoe de luchtkwaliteit door projecten in de landbouw en industrie verbeterd kan worden. En daarnaast hoe doelstellingen zoals het stimuleren van openbaar vervoer, elektrisch rijden, de regionale energie strategie en het verlagen van de stikstofuitstoot bij kunnen dragen aan een betere luchtkwaliteit.